SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

ROK IV Nr 30-31 (162-163)

19 LIPCA – 2 SIERPNIA 1949



LOTNICTWO POLSKI LUDOWEJ

ANTONI MICHALAK, płk
Zastępca D-cy Wojsk Lotniczych

22 lipca 1949 roku naród polski rozpoczął nowe życie, wszedł na nową drogę dziejową.

Krajowa Rada Narodowa powołała Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego — pierwszy rząd mas pracujących, oparty na sojuszu robotników i chłopów.

Po latach sanacyjno - endeckiej reakcji, po rządach obszarniczo - kapitalistycznych, po strasznych dniach okupacji, po potwornych zniszczeniach wojennych, Polska uzyskała niepodległość i weszła na drogę postępu społecznego, reformy rolnej i unarodowienia przemysłu, na drogę walki o realizację haseł Manifestu PKWN, pierwszego programu walki o Polskę Ludową.

W ciągu 5 lat władzy ludowej Polska osiągnęła wspaniałe sukcesy we wszystkich dziedzinach życia kraju.

Polska stała się krajem, jakim nigdy jeszcze nie była. Władza ludowa dokonała rewolucyjnych przeobrażeń. Zniesione zostało panowanie kapitalistów i obszarników. W szybkim tempie odbudowuje się kraj ze zniszczeń wojennych. Szybki wzrost produkcji przemysłu i planowa gospodarka usunęły raz na zawsze bezrobocie i kryzysy. Podniósł się dobrobyt mas ludowych. Rozwinęło się szkolnictwo — oświata i kultura zostały udostępnione najszerszym masom. Ziemie Odzyskane zostały zaludnione i zagospodarowane.

Dumni z naszych osiągnięć weszliśmy w okres walki o całkowitą likwidację pozostałości ustroju kapitalistycznego, w okres budowy fundamentów socjalizmu.

22 lipca — to również Święto Odrodzonego Wojska Polskiego, powstałego 5 lat temu z połączenia Armii Ludowej z I Armią Polską z ZSRR.

Wojsko nasze stoi wiernie na straży niepodległości, pokoju i zdobyczy demokratycznych narodu polskiego. Umocniło ono swój ludowy charakter. Nigdy jeszcze Polska na przestrzeni swej historii nie miała tak silnego Wojska.. Dzięki wszechstronnej pomocy Związku Radzieckiego Wojsko Polski Ludowej zostało wspaniale wyposażone w nowoczesną technikę wojenną. Dziś Wojsko nasze, podnosząc swą siłę, zwartość moralno - polityczną i gotowość bojową, wzmacnia tym samym obronność naszego kraju, służy sprawie pokoju.



Foto: Red. Czas. Lotn.

Dzięki pomocy Związku Radzieckiego lotnictwo polskie otrzymało wspaniałe samoloty

Podsumowując z okazji Święta Wyzwolenia Polski Ludowej wyniki naszej walki i pracy, nie możemy również ominąć wkładu Odrodzonego Lotnictwa Polskiego w dzieło wyzwolenia naszego kraju i wzmocnienia jego obronności. Należy przypomnieć piękne karty bojowe Lotnictwa Polski Ludowej.

Odradzające się na ziemi radzieckiej Wojsko Polskie posiadało lotnictwo od początku swego istnienia.

1. Pułk Myśliwski „Warszawa" był zaczątkiem Odrodzonego Lotnictwa Polskiego.

Pułk przechodził przygotowanie bojowe na terenie Związku Radzieckiego w miasteczku Grigoriewskoje, za Moskwą, w czasie od 22 lipca 1943 roku do sierpnia 1944 roku. Nadzwyczajne warunki, jakie stworzyły wojskowe władze radzieckie, sprzyjały bardzo intensywnemu szkoleniu personelu latającego, składającego się z ochotników pełnych zapału i entuzjastów lotnictwa.

Dzięki ofiarnej i życzliwej pomocy Związku Radzieckiego lotnictwo polskie otrzymało wspaniały sprzęt lotniczy i wybitnych instruktorów.

Wyszkolonych lotników prawie że nie było, większość przedwojennych lotników polskich na terenie Związku Radzieckiego zawiodła, gdyż wyjechała wcześniej do Anglii.

Naukę latania trzeba było zaczynać od początku. Dzięki niestrudzonej pracy instruktorów radzieckich i niespotykanemu zapałowi uczniów, pułk po roku nauki, dn. 23 sierpnia 1944 r., wstępuje w akcję bojową.

Pułkiem dowodził wybitny pilot - myśliwiec, dobry organizator, doświadczony i wytrawny lotnik, ukochany i szanowany dowódca, ppłk Jan Tałdykin.

Zginął on śmiercią lotnika w marcu 1945 roku, w bitwie o Kołobrzeg.

Z pułku tego wyrosła 1. Polska Dywizja Lotnicza, a następnie Odrodzone Lotnictwo Polskie.

W skład 1. Dywizji Lotniczej weszły, obok 1. Pułku Lotnictwa Myśliwskiego „Warszawa", 2. Pułk Nocnych Bombowców „Kraków" oraz 3. Pułk Szturmowy.

W dniu 1 kwietnia 1944 roku przystąpiono do organizowania 2. Pułku Nocnych Bombowców. Dnia 19 sierpnia 1944 roku pułk wyleciał na lotnisko Wola Rawska (powiat garwoliński), skąd wylatywał na akcję bojową w rejonie Warszawy.

W skład organizującej się pierwszej polskiej dywizji lotniczej wcielony został 3 Pułk Szturmowy wyposażony w „latające czołgi", groźne samoloty Ił-2, zwane jeszcze przez Niemców „Czarna śmierć". Pułk ten w czasie lotów bojowych był wspierany i osłaniany przez 1. Pułk Myśliwski „Warszawa".

SZLAK BOJOWY ODRODZONEGO LOTNICTWA POLSKIEGO

Historię bojową Odrodzonego Lotnictwa Polskiego rozpoczyna wylot bojowy 2. Pułku Nocnych Bombowców, który zbombardował w dniu 20 sierpnia 1944 r. oddziały nieprzyjaciela w rejonie Płońska.

W dniu 23 sierpnia 1944 roku wylatuje na pierwsze zadania bojowe 1. Pułk Myśliwski „Warszawa", który osłania z powietrza 3. Pułk Szturmowy, bombardujący i ostrzeliwujący niemieckie stanowiska pod Warką.

Cała 1. Mieszana Dywizja Lotnicza otrzymała w sierpniu 1944 r. swój chrzest bojowy. 2. Pułk Nocnych Bombowców wziął bardzo aktywny udział w kampanii Warszawskiej. Pułk zrzucił powstańcom Warszawy około 30 ton amunicji i żywności, która w całości trafiła do rąk powstańców. Pułk jednocześnie bombardował punkty oporu przeciwnika (pozycje artyleryjskie etc.) w Warszawie.

W tym samym czasie 1. Pułk Myśliwski „Warszawa" bierze udział w rozpoznaniu fotograficznym frontu, patroluje i osłania nasze wojsko i ważne obiekty strategiczne, towarzyszy 3. Pułkowi Szturmo-

wemu w wyprawach bojowych na Warkę, Modlin, Jabłonnę, Warszawę, Piaseczno i Górę Kalwarię.

I Polska Dywizja Lotnicza najściślej współdziałała z Armią Radziecką i I Armią Polską w ich zwycięskiej ofensywie 1945 roku.

Pułki Lotnicze jednocześnie prowadziły operacje zwiadowcze i niszczyły punkty oporu Niemców w rejonie Piły, Starogardu, Wałcza, Woldenberga, przy przełamaniu Wału Pomorskiego, w walkach o Kołobrzeg, przy forsowaniu Odry i Kanału Alt-Oder oraz w walkach za Berlinem i nad Łabą, współdziałając często z nacierającymi wojskami lądowymi.

Sprawiedliwości dziejowej stało się zadość. Lotnicy polscy, mszcząc tragedie narodu polskiego, celnie strzelali i miotali bomby na wojska niemieckie, niszczyli technikę wojenną i wymierzali sprawiedliwość Niemcom.

Za wykazane bohaterstwo w walkach lotnicy nasi otrzymali najwyższe odznaczenia bojowe. Pułkowi myśliwskiemu „Warszawa" i szturmowemu Naczelne Dowództwo Wojska Polskiego nadało krzyże „Virtuti Militari", a Generalissimus Stalin w dowód uznania ich męstwa i ofiarności udzielił 6-krotnie podziękowań w Swoich rozkazach za skuteczne współdziałanie z lotnictwem i piechotą radziecką.

Zwycięski szlak bojowy Odrodzonego Lotnictwa Polskiego został wykreślony na terenie walki zniszczonymi niemieckimi fortyfikacjami, techniką wojenną i trupami Niemców.

Lotnicy polskich pułków zniszczyli w tym czasie: 860 samolotów, 529 dział artyleryjskich, 156 moździerzy, 5 transportowców morskich, 12 czołgów, 14 różnych składów, 25 parowozów, 231 wagonów kolejowych i wiele, wiele innych.

Braterstwo broni Lotnictwa polskiego i radzieckiego stało się podstawą rozwoju naszego lotnictwa i jego triumfów wojennych w walce z wrogiem.

Lotnicy nasi, wykonując zadania bojowe, złożyli dowód nie tylko najwyższego poświęcenia, ale i dużego, nieraz wręcz mistrzowskiego opanowania techniki lotniczej. Na tych chlubnych kartach bojowych naszego Odrodzonego Lotnictwa uczy się dziś młody narybek lotniczy w Oficerskiej Szkole Lotniczej, w Technicznej Szkole Lotniczej, w Szkole Pilotów Silnikowych „Służby Polsce", w licznych szkołach szybowcowych SP i aeroklubach.

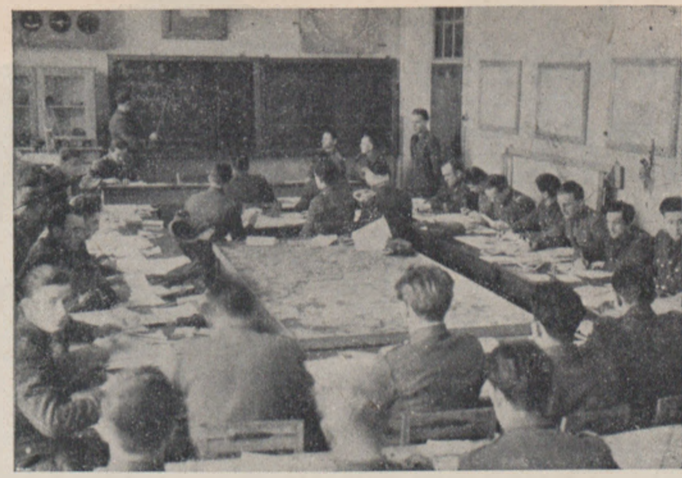


Foto: Red Czas. Lotn

Na chlubnych kartach bojowych Odrodzonego Lotnictwa Polskiego uczy się dziś młody narybek lotniczy w OSL i TSL

Młode pokolenie musi być godnym spadkobiercą zdobyczy polskich lotników.

* * *

Lotnictwo Polski Ludowej wyrosło w ciągu stosunkowo krótkiego czasu i rozwinęło się w wielką siłę. Dziś z dumą trzeba stwierdzić, że rozporządzamy nowoczesnym i wspaniałym sprzętem lotniczym, wyprodukowanym przez socjalistyczny przemysł radziecki oraz licznymi kadrami pilotów, obserwatorów lotniczych, inżynierów, techników i mechaników lotniczych i innych specjalistów lotnictwa dobrze wyszkolonych i zaznajomionych z ostatnimi zdobyczami wiedzy lotniczej.

Nasi nowi lotnicy — wychowankowie oficerskich szkół lotniczych oraz licznych kursów, są dziećmi ludu polskiego, synami robotników, chłopów i inteligencji pracującej, którzy przed wojną nawet marzyć nie mogli o dostępie do lotnictwa, są gorącymi obrońcami demokracji ludowej.

Wiedzą oni dobrze, że powstanie Odrodzonego Lotnictwa Polskiego było możliwe jedynie tylko dzięki pomocy Związku Radzieckiego.

Nauczycielami naszych lotników byli wsławieni w bohaterskiej walce z faszyzmem niemieckim znakomici lotnicy radzieccy, zwycięzcy wielu bojów powietrznych oraz wybitni instruktorzy i specjaliści lotnictwa radzieckiego. Złotymi literami w historii naszego lotnictwa zapisane jest nazwisko ppłk. pilota Borysa Bortkiewicza, nauczyciela i wychowawcy całego obecnego pokolenia pilotów polskich, niestrudzonego i ofiarnego w pracy, wkładającego w dzieło szkolenia młodego pokolenia lotniczego całe swoje bogate doświadczenie i zdolności lotnicze.

Nigdy jeszcze Polska w swych dziejach nie miała tak silnego lotnictwa

Foto: WAF



Nasi lotnicy niejednokrotnie już dawali dowody swego wyrobienia obywatelskiego, biorąc udział we wszystkich akcjach o charakterze ogólno - społecznym. Nie zabrakło lotników podczas klęsk żywiołowych. W czasie powodzi (1947 r.) lotnictwo wojskowe zrzuciło znaczną ilość żywności dla ludności terenów odciętych wodą.

Lotnicy, patrolując tereny nawiedzone powodzią, przyczynili się do sprawnej i szybkiej ewakuacji oraz pomocy dla nieszczęśliwych powodzian. Bombardowali oni zatory lodowe na Wiśle, zapobiegając powodzi w innych miejscach.

Lotnicy nie szczędzą swego czasu wolnego i chętnie pomagają ludności wiejskiej w remoncie traktorów i maszyn rolniczych, w akcji siewnej czy w czasie żniw. Lekarze jednostek lotniczych udzielają często bezpłatnej pomocy lekarskiej ludności wiejskiej czy też robotnikom zakładów przemysłowych.

Nieocenioną pomoc w kadrach udzieliło lotnictwo wojskowe różnym instytucjom i organizacjom lotniczym, kierując na prace do aeroklubów, Ligi Lotniczej, Departamentu Lotnictwa Cywilnego Min. Kom., PLL „LOT" oraz „Służby Polsce" licznych specjalistów lotniczych, którzy poważnie wzmocnili wymienione organizacje lotnictwa cywilnego.

Utrzymując ścisły kontakt ze wsią, lotnicy wygłaszają referaty, urządzają wspólne uroczystości, wyświetlając filmy i dając koncerty, pogłębiają obywatelską świadomość własną i ludności cywilnej, biorą aktywny udział w utrzymywaniu więzi wojska ze wsią i miastem.

Nasze lotnictwo, otoczone troskliwą opieką Polski Ludowej, idzie ku jeszcze lepszej przyszłości.

Stoi ono dziś niezłomnie na straży polskiego nieba, na straży pokoju, stanowiąc potężny czynnik obrony kraju i rękojmię niepodległości naszego państwa.

Siła naszego wojska, siła naszego lotnictwa to poważne ogniwo światowego frontu pokoju.

Nasz polski „Ikar" jest mędrszy o swojego mitycznego poprzednika o tysiące doświadczeń. Ma on za sobą cały naród, który go kocha i nie szczędzi ofiar dla rozwoju jego skrzydeł.

SPOKOJNIE PATRZYMY
W PRZYSZŁOŚĆ

TADEUSZ REJNIAK

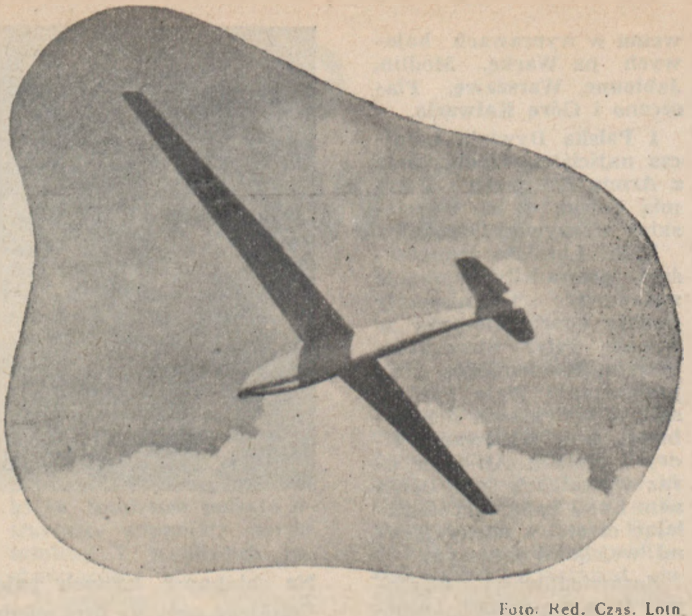


Foto: Red. Czas. Lotn.

Wracałem z lotniska. W uszach miałem jeszcze szum śmigła, a w oczach obraz ziemi wirującej w korkociągu. Szedłem raźnym krokiem, podziwiając złote blaski słońca odbijanego ze zmarszczonej tafli Wisły, wzdłuż której biegła droga.

Myśli moje wracały uporczywie do zaznanych dopiero wrażeń. Przymknięcie gazu, poderwanie maszyny, cała noga — i posłuszny „Kukuruźniak" wali się prosto w ziemię, która zatacza się jak pijana. Wczuwam się w każdy ruch sterów, prowadzonych wprawną ręką instruktora. Po trzech zwitkach wyprowadzenia, nabranie wysokości i teraz, jak powtarzam, ćwiczenie... raz, drugi, trzeci, a potem dwie pętle, kilka ostrych ślizgów i lądowanie. Startuje następny...

Ech, wspaniała rzecz to latanie — myślę po raz nie wiem który. Wspaniałe, że wreszcie mamy w klubie maszyny do akrobacji — dodaję po chwili i zastanawiam się na moment:

„Że wreszcie?" Czyżby naprawdę wreszcie? Wolnego, przyjacielu! Zacząłeś latać w roku 1946. Robiłeś pierwsze ślizgi na „Patyku" i laszowałeś się z biciem serca na „Jeżyku". I to było wszystko, co mogłeś osiągnąć, bo nic więcej nie było. Odbyłeś w rok później kurs pilotażu silnikowego, wróciłeś do Aeroklubu i tłukłeś się na treningach w przykładnych rundkach wokół lotniska na ciekawym „Piperku", bacząc żeby go nie położyć w za głęboki zakręt, bo a nuż się rozleci.

A w tym roku byłeś wiosną na Żarze. Latałeś na „Salamandrach", „Komarach", „Muchach" i na „Sępach". Na lotnisku IS-u przyglądałeś się codziennym lotom doświadczalnym „Kaczki", a na stołach konstruktorów oglądałeś plany akrobacyjnego „Jastrzębia". Wróciłeś do Aeroklubu i tu też latasz na „Sępie", a w ramach treningu silnikowego ćwiczysz korkociągi bez obawy, że ci w powietrzu skrzydła odlecą. Hangar masz zastawiony „Szpakami", a w rozmowach z kolegami na starcie coraz śmielsze, coraz realniejsze snujesz nadzieje: „Jak dostaniemy „Żaki", „Junaki", „Zuchy"...".

Przyspieszyłem kroku i snułem dalej wątek radosnych myśli. Przecież to dopiero rok 49-ty. Przecież to zaledwie pięć lat temu powstało z gruzów barbarzyńskiej niewoli nasze Odrodzone Państwo Ludowe. Przecież 22 lipca 1944 roku powstał PKWN — pierwszy Rząd Polski Ludowej, i z małego skrawka wolnej ziemi wzywał swym manifestem „Do narodu polskiego! Do Polaków w kraju i na emigracji!" — do walki z okupantem, do walki o realizację pierwszego programu prac naszego państwa.

To było zaledwie pięć lat temu, a jest już tak dawno. Czy to czas tak szybko płynie? Nie, to nie zasługa czasu. To zasługa jasnej, konkretnej, wytężonej pracy narodu, budującego w myśl wytycznych lipcowego manifestu drogę do wolności, dobrobytu i szczęścia.

To zasługa unarodowienia przemysłu, reformy rolnej i wszystkich innych naszych demokratycznych reform, które powstały z ducha Manifestu.

To zasługa braterskiego sojuszu z ZSRR, Czechosłowacją i innymi państwami demokracji ludowej, to zasługa pokojowej polityki, pozytywnej współpracy ze wszystkimi narodami miłującymi pokój, to zasługa wypełnienia kolejnych punktów programu PKWN.

Na mocnym gruncie unarodowionych fabryk, pracy chłopa na własnej ziemi i rządów ludu, na gruncie udzielanej nam przez Związek radziecki pomocy powstała właśnie nasza państwowa gospodarka, powstało i nasze lotnictwo. Nie może zapomnieć, kto czuje się człowiekiem powietrza, że już w roku 1944 wśród pierwszych zorganizowanych przez PKWN komórek administracji państwowej, które były bodźcem naszego dzisiejszego aparatu administracyjnego państwa, stworzony został przy Resorcie Komunikacji Wydział Lotniczy. Osiągnięcia Powszechnej Organizacji „Służba Polsce" w dziedzinie całkowitego bezpłatnego i masowego szkolenia pilotażowego, bezpłatne latanie w aeroklubach przy pełnym zaopatrzeniu w sprzęt lotniczy i przy stale wzrastających kontyngentach, to właśnie wynik wytycznych Wydziału Lotniczego przy Resorcie Komunikacji sprzed pięciu lat, to wynik urzeczywistnienia programu PKWN.

A rezultaty tego programu nie dają na siebie czekać. W przeciągu jednego miesiąca — maja br., w aeroklubach wylatano 27,7% ogólnej ilości lotów całego ubiegłego roku. Według naszego lotniczego planu już z początkiem lipca br. osiągniemy 100% ilości lotów zeszłorocznych.

W tegorocznych zorganizowanych na Żarze Zawodach Szybowcowych Państw Demokracji Ludowej nasi młodzi, całkowicie po wojnie wyszkoleni piloci walczyli o palmę pierwszeństwa w jednym szeregu z najlepszymi pilotami zawodów. A czy o samo zorganizowanie zawodów w takiej skali, w takim zakresie i w takiej sprawności organizacyjnej mogłoby się pokusić państwo, w którym lotnictwo sportowe nie stałoby na wysokim poziomie rozwoju? A przecież nie tylko z lotnictwa sportowego możemy być dumni. Dumni możemy być ze wszystkich wielkich osiągnięć naszego ustroju, które umożliwiają nam szybki marsz od całkowitych zniszczeń do państwa, które buduje podstawy socjalizmu— dobrobytu i kultury wszystkich ludzi pracy.

I dlatego wracając z lotniska klubowego, wracając z treningu lotniczego, w ramach którego ćwiczę akrobację na samolocie polskiej produkcji, mogę mieć jasne i radosne myśli, bo wspomnienie piątej rocznicy wydania Manifestu PKWN daje mi przeświadczenie, że tak jak radośnie i z dumą patrzę na osiągnięcia tych pięciu lat minionych, tak radośnie i z wiarą mogę patrzeć w przyszłość.

Wspaniały rozwój przemysłu stał się bazą rozwoju naszego lotnictwa

Foto: Red. Czas. Lotn.





Foto: WAF — Koszewski

MŁODZIEŻ W BUDOWIE LEPSZEGO JUTRA

BRONISŁAW BEDNARZ, ppłk

Święto 22 lipca jest szczególnie drogie dla młodzieży polskiej, jest naszym młodzieżowym świętem. W tym dniu w 1946 r. tysiące młodych dziewcząt i chłopców defilowało przez nowo-otwarty most Poniatowskiego w Warszawie.

22 lipca był przed rokiem dniem zjednoczenia się młodzieżowych organizacji ideowo-wychowawczych we Wrocławiu. Obecnie w dniu tym Związek Młodzieży Polskiej organizuje wielką sztafetę oraz kilkadziesiąt zlotów powiatowych, gromadzących większość członków tej wspaniałej milionowej organizacji.

Ale 22 lipca nie tylko dla tego jest świętem młodzieżowym, że w tym dniu odbywały się czy odbywać będą w następnych latach, różnego rodzaju obchody z udziałem milionów młodzieży.

22 lipca jest w pierwszym rzędzie naszym młodzieżowym świętem — gdyż otworzył nam wspaniałe możliwości rozwojowe. Manifest Lipcowy był tym programem ludowego rządu, który wskazywał, jaka będzie nowa, sprawiedliwa Polska, który dawał młodzieży takie możliwości, jakich nigdy w historii nie miała.

Długi okres okupacji, a później 5 lat wytężonej nauki i pracy, 5 lat wielkich przemian — to długi okres czasu, który spowodował, iż wiele młodych dziewcząt i chłopców tych, którzy w ostatnich latach kończyli czy kończą podstawowe szkoły, zapomniało jak to było przed wojną. Dziś dla wielu wydaje się wręcz niezrozumiałe jak to może być, żeby ktoś — kto chce się uczyć, kto chce iść na wyższe studia, pogłębiać swoje umiejętności — nie mógł tego dawniej uczynić.

Nie chcą wręcz niektórzy już wierzyć, żeby po skończeniu średniej czy wyższej szkoły nie można było znaleźć pracy. Ale tak było w Polsce przedwojennej. Dziesiątki tysięcy młodych robotników i chłopów napróżno marzyło o tym, aby dostać się do szkół średnich i na uniwersytet. Ci zaś nieliczni, którzy dostali się, z taką samą troską patrzyli w przyszłość, jak i ich rówieśnicy spoza szkół. Widmo bezrobocia, życia bez pracy, bez środków do życia — to była zmora spędzająca sen z oczu.

Beznadziejna była przyszłość młodzieży państwa, w którym rządziła klika faszystowska, rządzili fabrykanci i obszarnicy.

Ale to wszystko należy już do przeszłości. Pozostała tylko spuścizna tych czasów — setki tysięcy analfabetów, zacofana gospodarka wiejska, mała ilość szkół, świetlic, szpitali, wiele jeszcze ruin zniszczonych wojną domów, ciasne i mroczne kamienice czynszowe, baraki robotnicze. Wielkie były trudności rządu wyzwolonej Polski, kiedy przystąpił do organizowania nowego życia, do likwidowania smutnych pozostałości przedwojennych i wojennych.

Ale nie uląkł się tych trudności rząd mas ludowych, które pod kierownictwem klasy robotniczej postanowiły zbudować nową, lepszą Polskę.

Rozpoczęła się wielka walka o odbudowę i rozbudowę, walka o sprawiedliwość i dobrobyt.

Wielkie zamierzenia, wspaniałe perspektywy, możność świadomego przekształcenia warunków życia porwały polską młodzież.—„Mamy gorące serca i silne ramiona, zbudujemy Polskę, w której nie będzie ludzi głodnych i nieszczęśliwych, Polskę dobrobytu szerokich mas pracujących" — to słowa młodych budowniczych ludowej Polski.

Setki młodzieżowych brygad pracy, wysiłek setek tysięcy junaczek i junaków „Służby Polsce", praca miliona zetempowców i kilku milionów niezrzeszonej pracującej i uczącej się młodzieży miast i wsi — to potwierdzenie woli spełnienia danego przyrzeczenia.

Wspaniałe wyniki już dziś osiągnięte, zapał, entuzjazm młodzieży w nauce i pracy wypływają ze szczerego, gorącego ukochania Ojczyzny, sprawiedliwości i pokoju. „Chcemy pokoju, niepodległości i dobrobytu Polski" — deklaruje młodzież. Do walki o te wielkie ideały prowadzi ją milionowy Związek Młodzieży Polskiej. Rok jego działania pokazał jak ogromne możliwości tkwią w młodzieży polskiej, pokazał jak wartościową i ideową młodzież posiada nasz kraj.

Żadna chyba dziedzina nie jest tak mocno związana z młodzieżą, jak lotnictwo. „Latać wysoko, szybko, daleko" — to hasło naprawdę porywa każdego z nas. Pracować przy samolotach, być pilotem szybownikiem, modelarzem, to wielkie szczęście i radość. Ale o tym nie trzeba nikogo przekonywać. Trzeba natomiast uświadomić sobie, dzięki czemu tak liczne rzesze dziewcząt i chłopców mogą dziś się uczyć w szkołach szybowcowych, budować modele, skakać na spadochronach, latać w aeroklubach. I tu odpowiedź może być tylko jedna—dzięki realizacji Lipcowego Manifestu, dzięki naszemu ludowemu rządo-

22 lipca ubiegłego roku zgromadził we Wrocławiu tłumy młodzieży z całej Polski

Foto. WAF- Koszewski



wi, dzięki masom pracującym Polski i jej klasie robotniczej. Weźmy na przykład szybownictwo. Czy było do pomyślenia przed wojną, w dawnej Polsce, żeby jakiś młody chłopak czy dziewczyna ze wsi czy fabryki mógł marzyć o tym, aby bezpłatnie uczyć się w szkołach szybowcowych? Na pewno nie. To było przywilejem tych, którzy mieli pieniądze.

Poza Związkiem Radzieckim Polska jest obecnie jedynym krajem w świecie, w którym tak masowe i bezpłatne jest szkolenie szybowcowe. I to jest właśnie realizacja pamiętnego Manifestu.

Ale latając i pracując w takim czy innym dziale lotnictwa, trzeba mieć ciągle przed oczyma cel tego szkolenia i pracy. Bo przecież nie dla własnej, osobistej tylko przyjemności poświęcamy tyle czasu i wysiłku. Celem jest zdobycie wysokich kwalifikacji lotniczych, technicznych, wyrobienia dodatnich cech charakteru, byśmy umieli jak najlepiej, najsumienniej służyć budownictwu lepszego życia dla narodu, by gdy zajdzie potrzeba, bronić dorobku pokojowej pracy przed imperialistycznym napadem.

W budzeniu świadomości tego celu, mobilizowaniu ogółu młodzieży lotniczej do lepszej pracy i nauki winni przodować członkowie ZMP. Ich zadaniem jest mobilizowanie ogółu rówieśników do większego wysiłku, dającego zadowolenie i radość. Zetempowska młodzież lotnicza świadoma zadań stojących przed masami pracującymi, przed lotnictwem i młodzieżą, własnym przykładem, własnymi wynikami w szkoleniu i zachowaniem się musi porywać i przewodzić całości.

Przykładem dobrego rozumienia zadań i solidnego ich wykonywania są zetempowcy pełniący służbę w Wojskach Lotniczych. Dzięki ich pracy, osobistemu przykładowi podnosi się coraz bardziej poziom wyszkoleniowy i techniczny naszego wojskowego lotnictwa. Zetempowcy, podchorążowie Oficerskiej Szkoły Lotniczej przodują w wyszkoleniu, latają coraz lepiej, podobnie jak i uczniowie szkół technicznych. Dzięki dobrej pracy mechaników i motorzystów, wśród których jest większość zetempowców, samoloty są zawsze gotowe do lotu.

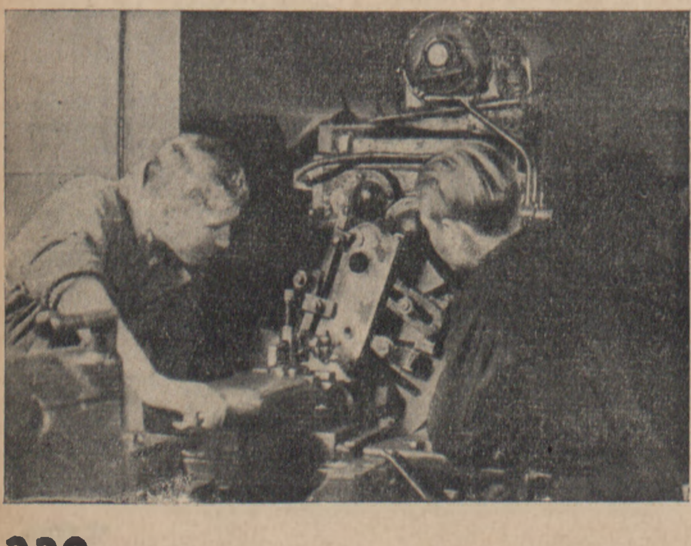
Osiągnięcia pierwszych 5 lat, a w szczególności zaś ostatniego roku, dają nam przedsmak ogromnych możliwości tkwiących w naszym ustroju, tkwiących w nas samych. Plan 6-cioletni, plan budownictwa fundamentów socjalizmu w Polsce — to plan budowy wielkiego lotnictwa, to stworzenie szerokiej bazy technicznej dla modelarstwa, szybownictwa i lotnictwa motorowego, to tysiące pilotów motorowych i mechaników, to wiele tysięcy pilotów szybowcowych i spadochroniarzy.

W tym wielkim locie, do którego sygnałem startowym był Manifest, maksymalny musi być udział młodzieży, szczególnie zetempowskiej, celem bowiem jego jest szczęście naszej Ojczyzny.

Ustrój pełnej sprawiedliwości i dobrobytu — socjalizm — jest dla młodzieży lotniczej równoznaczny ze wspaniałym rozwojem lotnictwa we wszystkich jego dziedzinach.

Pierwszy 5-letni etap mamy za sobą, rozpoczynamy drugi 6-letni. Wszyscy na start!...

W szkołach przysposobienia przemysłowego młodzież przygotowuje się do pracy w przemyśle Foto WAF:



ZSRR

Pierwsi lotnicy, którzy wykonali kilkudziesięciometrowe skoki na samolotach napędzanych maszynami parowymi bardzo lekkiej konstrukcji — to Możajski (1882 Rosja) i Ader (1890 Francja).

★

Już 27 lat temu podjęto w Związku Radzieckim próby zwalczania szkodników w rolnictwie przy pomocy rozpylania trucizny z samolotów. Obecnie nad polami Ukrainy, Woroneżskiego i Kurskiego obwodu, nad polami Mołdawii, Kirgizji i Północnego Kaukazu działają eskadry samolotów lotnictwa cywilnego, prowadząc skuteczną walkę ze szkodnikami na szeroką skalę. Samoloty, zaopatrzone w specjalne rozpylacze, opryskują z lotu koszącego zagrożone obszary zasiewów roztworami chemicznymi, działającymi zabójczo na szkodniki. Samoloty wykonują dziennie 15 do 20 lotów.

★

Pierwszym na świecie pilotem latającym na samolocie odrzutowym był kapitan radziecki, Grzegorz Bachcziwandżi.

★

W dniach od 25 lipca do 5 sierpnia odbędą się pod Moskwą XVIII Ogólnozwiązkowe Zawody Modeli Latających z udziałem 20 drużyn z całego kraju. Kierownictwo zawodów objął gen. lejtn. W. Kłokow.

★

Bohater Związku Radzieckiego, kapitan J. Gorochow, otrzymał 28 czerwca 1943 r. samolot myśliwski nazwany „Aleksander Puszkin". Był to dar robotników uralskich, zakupiony z inicjatywy literata, I. Nowikowa. Na samolocie tym kapitan Gorochow zestrzelił 15 samolotów niemieckich.

★

Organizacja ogólnolotnicza DOSAW cieszy się wielką popularnością wśród najszerszych mas pracujących kraju. W Tule, w zakładach przemysłu metalowego, pracuje obecnie 14 kół fabrycznych DOSAW. Również inne instytucje i zakłady pracy starają się o jak największe wciągnięcie, przede wszystkim młodzieży, do pracy lotniczej.

★

Moskiewski inżynier-konstruktor, Jerzy Chuchra, zakończył budowę pierwszego modelu latającego, który wykonuje figury wyższego pilotażu. Jest to jego dwunasty model oryginalnej konstrukcji. Nowy model posiada, podobnie jak samolot, ster do kierowania i regulowania wysokości a także lotki. W kadłub wmontowany jest przyrząd, automatycznie kierujący nim w locie. Według obliczeń konstruktora, model może osiągnąć różną wysokość i przy pomocy specjalnego mechanizmu wykonywać figury wyższego pilotażu: „świece", „pętle" i inne.

★

Pierwszy na świecie przyrząd meteo, służący do wskazywania kierunku i szybkości wiatrów, zbudowano w 1714 roku w Rosji, w Petersburgu. Anemorumbometr ten wyprzedził system Wilda, rozpowszechniony praktycznie znacznie później (dopiero w połowie XIX wieku).

★

Przed kilkoma dniami został zakończony przelot propagandowy z okazji nadchodzącego Święta Lotnictwa i 30 rocznicy powstania Komsomołu Ukrainy. W ciągu piętnastu dni lotnicy-komsomolcy odwiedzili wiele miast i wsi nawiązując bezpośredni kontakt z szerokimi masami młodzieży interesującej się zagadnieniami lotnictwa.

★

W roku 1930 wypuszczono w ZSRR pierwszą na świecie radiosondę nadającą automatycznie dane pomiarów.

★

U saratowskich modelarzy miało miejsce niecodzienne wydarzenie: obchodzono piętnastą rocznicę istnienia koła modelarskiego przy saratowskim Pałacu Pionierów. Do kółka należy obecnie 60 pionierów i uczni miasta, którzy pod fachowym kierownictwem instruktora, Andrzeja Grigorienko, z zapałem zajmują się konstruowaniem i budową modeli lotniczych. Uczeń siódmej klasy 21 szkoły średniej — Jerzy Kogtiew, zbudował model myśliwca o napędzie odrzutowym. Inny uczeń — Aleksander Nowosielow, skonstruował ciekawy model szybowca.

I ZLOT GWIAŹDZISTY JUNIORÓW

W czasie kiedy cały kraj będzie obchodzić uroczyście Święto Wyzwolenia — piątą rocznicę Manifestu PKWN-u, kiedy w Warszawie otwarta zostanie trasa W-Z i most Śląsko-Dąbrowski, kiedy miliony ludzi miast i wsi w Polsce dadzą wyraz swej słusznej dumie z dotychczasowego dorobku Polski Ludowej — lotnicy sportowi uczczą Święto Wyzwolenia I-ym Zlotem Gwiaździstym w Warszawie. W Zlocie, który poprzedzony został eliminacjami w poszczególnych aeroklubach, wezmą udział najbardziej aktywni i świadomi politycznie młodzi piloci sportowi. Przewiduje on, jak już podaliśmy w poprzednim numerze, pięć prób.

Pierwsza próba odbędzie się 21 VII 1949 r. Polegała ona będzie na wykonaniu przelotu do Warszawy, nalotu na lotnisko Gocław z właściwego kierunku, przylotu na lotnisko w oznaczonym czasie, prawidłowego podejścia do lądowania oraz przepisowego lądowania według wyłożnych na starcie znaków lub dawanych sygnałów. Pierwszy przylot ma nastąpić o godzinie 12.

Za przylot do Warszawy zawodnik otrzymuje 100 punktów dodatnich, z czego traci po 1 pkt. za każdy stopień zboczenia z właściwego kierunku nalotu i po 5 pkt. za każde pełne 30 sekund przedwczesnego lub późnego przybycia na lotnisko oraz ewentualnie punkty karne.

Druga próba odbędzie się tego samego dnia wieczorem i drugiego dnia, tj. 22 b. m. z rana. Polegała ona będzie na należytym przygotowaniu do zawodów i zakotwiczeniu samolotu oraz na rozruchu silnika.

Za próbę tę zawodnik otrzymuje 50 pkt., z czego traci po 5 pkt. za każdą usterkę, jak np. nieskompensowanie busoli, niewyregulowanie hamulców itp.

Trzecia próba odbędzie się 22 b. m. i polegać będzie na wykonaniu przelotu na trójkącie, trwającego do 1,5 godziny według busoli i orientacji wzrokowej, na zrzuceniu meldunków i na znalezieniu znaków wyłożonych na trasie.

Za wykonanie lotu na orientację otrzymuje zawodnik 100 pkt. i za zrzucenie 2 meldunków po 50 pkt. Czas lotu nie jest punktowany, nie może on jednak przekraczać 1,5 godziny od chwili wyznaczonej na start do chwili przylotu nad lotnisko Gocław.

Próba czwarta, która odbędzie się również 22 b.m., polegać będzie na wykonaniu przez samego pilota lotu na wysokości 500 m, zamknięciu gazu nad grupą startową w locie pod wiatr, na wykonaniu prawidłowego okrążenia z podejścia do lądowania i lądowaniu w łożu wiatru bez dodawania gazu na koło, w środku którego znajdować się będzie chorągiewka biało-czerwona.

Za wykonanie tej próby zawodnik otrzymuje 150 pkt.

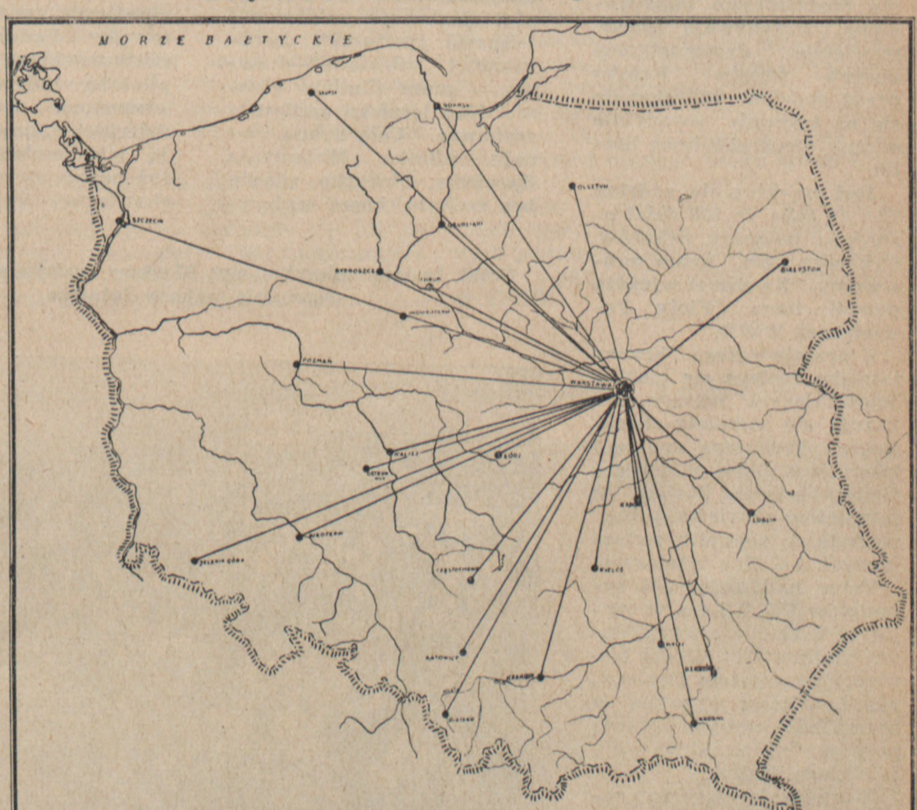
W ramach Zlotu odbędzie się również egzamin zawodników z wiadomości o Polsce Współczesnej. Każdy pilot odpowie na 5 pytań uprzednio wylosowanych. Punktowana będzie każda odpowiedź.

Próby zakończą się dnia 22 lipca br. wieczorem i tegoż samego dnia odbędzie się ogłoszenie wyników i rozdanie nagród, ufundowanych przez Aeroklub Rzeczypospolitej Polskiej, Dowództwo Wojsk Lotniczych, Ministerstwo Komunikacji, Departament Lotnictwa Cywilnego, Polskie Linie Lotnicze „LOT“, Główny Urząd Kultury Fizycznej, „Służbę Polsce“ oraz Ligę Lotniczą.

Na Zlot, w charakterze honorowych gości, zaproszeni zostali między innymi twórcy trasy W-Z — przodownicy firm budowlanych Beton-Stalu i Mosto-Stalu.

Odlot zawodników nastąpi dnia 23 lipca br. Zawodnikiem Zlotu może być pilot wyszkolony w pilotażu silnikowym po wojnie i posiadający po ukończeniu szkoły co najmniej 15 wylatanych godzin i wiek nie przekraczający 30 lat. Załogę samolotu stanowić będą pilot i towarzysz (obserwator — posiadający uprawnienia).

Trasy lotów I Zlotu Gwiaździstego Juniorów



ŚWIĘTO LOTNICTWA RADZIECKIEGO W MOSKWIE

DEPESZA GRATULACYJNA

Dowódcy Wojsk Lotniczych R. P.

Do Dowódcy Sił Powietrznych ZSRR

W związku ze Świętem Lotnictwa Radzieckiego Dowódca Wojsk Lotniczych RP, gen.. bryg. Aleksander Romeyko, przesłał na ręce Dowódcy Sił Powietrznych ZSRR, Głównego Marszałka Awiacji K. A. Werszinina, depeszę następującej treści:

„W dniu Święta zwycięskiego Lotnictwa Radzieckiego, którego osiągnięcia wzbudzają podziw w całym świecie i napawają braterską radością młode Lotnictwo Polskie, przesyłam Panu, Panie Marszałku, serdeczne gratulacje i najlepsze życzenia dalszego wspaniałego rozkwitu siły Lotnictwa Radzieckiego.

Dowódca Wojsk Lotniczych RP

(—) ROMEYKO, gen. bryg."

Tradycyjne święto narodu radzieckiego — Dzień Lotnictwa ZSRR, ustanowiony w roku 1933 z okazji 15-lecia utworzenia Czerwonej Floty powietrznej, obchodzony w bieżącym roku 17 lipca w Tuszynie, był przeglądem osiągnięć radzieckiego lotnictwa. Lotnicy radzieccy pokazali w tym dniu swą umiejętność kierowania nowoczesnym sprzętem lotniczym zadokumentowali swą miłość i wdzięczność dla ojczyzny, dla twórcy i organizatora wszystkich zwycięstw, najlepszego przyjaciela radzieckich lotników, Generalissimusa Stalina.

* * *

Niedziela, 17 lipca br. Moskwa wygląda odświetnie. Na ulicach niezwykłe ożywienie. Dziesiątki tysięcy osób, sznury pojazdów zdążają przez nowo zbudowaną magistralę na lotnisko w Tuszynie.

Ogólnonarodowe święto lotnicze pod Moskwą cieszy się od dawna ogromną popularnością. Setki tysięcy ludzi przybywa nań nie tylko ze wszystkich krańców stolicy ZSRR, ale całego Kraju Rad. Ogromna ciżba ludzi rozsiadła się na lotnisku tuszyńskim.

Loża rządowa zapełnia się dostojnikami państwowymi. Przybywają przedstawiciele dyplomatyczni obcych państw. Krótko przed godziną 12 ukazuje się na trybunie owacyjnie witany Generalissimus Stalin.

Jest punktualnie godzina 12. 20 salw ze 100 dział oznajmia początek pokazów. Orkiestra gra hymn państwowy. Na maszt wjeżdża powoli flaga Floty Powietrznej ZSRR.

Z przeciwległego krańca lotniska rozlega się warkot nadlatujących maszyn. Ukazują się samoloty-chorążowie. Przenoszą one nad lotniskiem olbrzymi portret Generalissimusa Stalina. Z samolotów powiewają flagi wszystkich republik związkowych i 8 flag lotniczych.

Teraz nadlatuje 100 samolotów UT-2. Lecą w szyku w kształcie słów: „Sława Stalinowi". Młodzi lotnicy Towarzystwa Popierania Lotnictwa wyrażają w ten sposób uczucia całego narodu radzieckiego dla Wielkiego Stalina.

Nie zdążyła jeszcze zamilknąć burza owacji, kiedy nad lotniskiem pojawia się grupa samolotów Jak-18. Entuzjazm widzów rośnie. Rozpoczyna się pierwsza część rewii lotniczej. Popisują się piloci sportowi Moskiewskiego Aeroklubu im. Czkałowa. Uwagę zwraca 5 samolotów. Lecą w nich kobiety-pilotki ze znaną lotniczką radziecką, 26-letnią Bohaterką Związku Radzieckiego, Maryną Czeczniową, na czele. Niemilknące brawa.

Nowa atrakcja. 24 samoloty Jak-18 nadlatują nad lotnisko. Jeden po drugim olśniewają publiczność różnymi „pętlami", „beczkami" i „spiralami"—i nagle — szum silników cichnie. Nad lotnisko nadlatują szybowce. Całą grupą kieruje pilotka Małgorzata Raceńska. Cichutko, zda się bez szelestu, kręcą szybowce indywidualnie i grupowo wszystkie możliwe figury akrobacji. Pierwsza część pokazów skończona.

Głos ma teraz lotnictwo wojskowe, którym dowodzi osobiście generał lotnictwa Wasyl Stalin.

Na horyzoncie pojawiają się małe punkciki. Z szumem suną, jak błyskawica ku trybunom. To nowe radzieckie myśliwce odrzutowe konstrukcji Jakowlewa, Ławoczkina, Mikojana, Gurewicza i innych.

Tłumy zgromadzonych widzów z zapartym oddechem obserwują popisy odrzutowców. Podziwiają szczyt mistrzowskiego opanowania pilotażu indywidualnego i grupowego lotników radzieckich. Samoloty spadają jak kamień ku ziemi i tuż potem strzelają w błyskawicznej „świecy" do góry, nie zmieniając przy tym szyku.

Pokazem grupowych lotów akrobacyjnych samolotów odrzutowych dowodzi znany pilot, ppłk Mikołaj Szulżenko.

A teraz jeden z najbardziej emocjonujących punktów programu — pokaz walki powietrznej samolotów odrzutowych. Na horyzoncie ukazuje się patrol wywiadowczy, złożony z 4 samolotów. Z przeciwległego krańca lotniska dochodzi do uszu warkot nadlatujących ciężkich bombowców w eskorcie myśliwców. Uwagę publiczności przykuwa ogień artylerii przeciwlotniczej. Terkot karabinów maszynowych, ataki myśliwców na bombowce „nieprzyjaciela" — wszystko to do złudzenia przypomina prawdziwą walkę w powietrzu. Jeden z myśliwców serią z karabinu maszynowego zostaje „trafiony" — spada jak kamień ku ziemi, by po chwili poderwać się i odlecieć jako „pokonany".

Druga część programu dobiega końca. Nad lotniskiem defilują samoloty odrzutowe.

Ostatnia część programu to grupowe skoki spadochronowe. Dowodzi nimi Bohater Związku Radzieckiego, generał lotnictwa Rudenko. Szczególnym uznaniem publiczności cieszą się skoki z przewróconych samolotów. Z drugiej grupy 5 spadochroniarzy dokonuje skoków z opóźnionym otwarciem spadochronów. W ślad za nimi nad polem otworzyło się 15 różnokolorowych spadochronów. W tym skoku grupowym biorą udział wyłącznie kobiety. Ukoronowaniem tej części popisów staje się desant powietrzny przeszło 400 spadochroniarzy pod dowództwem płk. Gierasimowa.

Widok piękny i naprawdę imponujący. Publiczność czeka jednak jeszcze jedna atrakcja.

Na wysokości 300 m defilują utra-szybkie samoloty odrzutowe.

Pokazy skończone. Orkiestry grają hymn państwowy.

Nad Tuszynem jest jasne i pogodne niebo, jak pogodne jest jutro wielkiego państwa socjalizmu.

Setki tysięcy mieszkańców Moskwy podziwia rokrocznie wspaniałe pokazy lotnicze

Foto SiB



NOCNY DESANT

GRUPA SPORTOWCÓW - SPADOCHRONIARZY Z AEROKLUBU IM. CZKAŁOWA WYKONAŁA DLA UCZCZENIA ŚWIĘTA LOTNICTWA NOCNY SKOK Z WYSOKOŚCI 10 200 M. PODAJEMY TŁUMACZENIE REPORTAZU Z TEGO SKOKU, SPECJALNEGO KORESPONDENTA „STALINSKIEGO SOKOŁA"

Nocą 21 na 22 czerwca grupa sportowców - spadochroniarzy Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Walerego Czkałowa, wykonała wspaniały skok spadochronowy z aparatami tlenowymi z wysokości 10 200 metrów. W skoku brali udział: znany radziecki mistrz sportu spadochronowego Porfirij Połosuchin, rekordzistka Związku Radzieckiego, Helena Władimirskaja, mistrzowie sportu spadochronowego — Konstanty Erpiczew, Sergiej Korobow, Władimir Kriwoj oraz spadochroniarze Władimir Dorosiew i Władimir Iwanow.

Wspaniałego tego wyczynu dokonali oni dla uczczenia ogólnonarodowego święta — Święta Lotnictwa ZSRR.

Pomysł wykonania rekordowego skoku zrodził się wśród spadochroniarzy jeszcze jesienią ubiegłego roku w czasie kiedy mistrzowie sportu spadochronowego, Gleb Oswald, Helena Władimirskaja, Sergiej Korobow i instruktorzy Konstanty Erpiczew, Władimir Iwanow, Aleksiej Noczewnyj ustanowili nowy rekord skoku grupowego, skacząc z wysokości 6 800 metrów bez aparatów tlenowych. W tym czasie również Helena Władimirskaja ustanowiła nowy kobiecy rekord Związku Radzieckiego w nocnym skoku spadochronowym.

Wyniki te, mimo że były rekordami, nie zadowoliły jednak radzieckich sportowców. Postanowili poprawić swój rekord. Jako trener został wyznaczony Gleb Oswald. Przygotowania do nowego skoku rekordowego rozpoczęły się zimą pod ścisłą lekarską i techniczną kontrolą. Wykonano szereg ćwiczebnych skoków dziennych i nocnych skoków z różnych wysokości jako przygotowanie do skoku rekordowego.

Wreszcie nadeszła długo oczekiwana chwila — przy dużym samolocie około północy zebrali się spadochroniarze, lotnicy, inżynierowie i technicy. Czyniono ostatnie przygotowania.

Spadochroniarze zajmują miejsca w samolocie. Większość to rekordziści Związku Radzieckiego, każdy z nich wykonał po kilkaset skoków. W ciągu 16 lat mistrz sportu spadochronowego P. Połosuchin skoczył 655 razy, E. Erpiczew ma za sobą 343 skoki, W. Kriwoj — 428, S. Korobow — 395. Rekordzistka, Helena Władimirskaja, wykonała 314 skoków. Młody, zdolny spadochroniarz, W. Iwanow, może poszczycić się 211 skokami.

Na pokładzie samolotu jest również trener grupy, G. Oswald, i lekarz pułkownik E. Pieszkow. Trzej spadochroniarze — Erpiczew, Korobow i Iwanow mają przymocowane do pasów barografy. Komisarze sportowi Muszenko i Białous jeszcze raz sprawdzają aparaty. Drugi z komisarzy — Białous, przejmuje obowiązki obserwatora samolotu, by móc dokładnie rejestrować rezultaty skoku. Na pokładzie samolotu zostają jeszcze dodatkowo zainstalowane dwa specjalne barografy.

Spadochroniarze wznieśli się w powietrze na samolocie, którego załogą dowodzi A. Pieregdudow. Za drugim sterem siedzi jeden z najbardziej doświadczonych lotników radzieckich — A. Tumanskij. Oprócz nich są na pokładzie: Inżynier pokładowy — W. Tichomirow, radiotelegrafista — S. Brusko, mechanik pokładowy — W. Komarow, technik — P. Niechoroszew i inżynier nadzorujący — I. Zelcer.

Ciężki samolot startuje. Pilotuje doświadczony lotnik — „milioner" Anatol Pieregudow. Jest cicho, gwiaździsta noc. Spoglądamy na świecące wskazówki zegara — jest godzina 23 minut 45. Pod nami widać światła lotniska, samolot zagłębia się w ciemnościach nocy.

Radiotelegrafista nawiązał stałą łączność z ziemią. Po godzinnym locie dowiadujemy się, że zbliżamy się już do granicy stratosfery. Wysokościomierz wskazuje 10 000 metrów i spadochroniarze przygotowują się do skoku.

Dowódca załogi oznajmia, że w dalszym ciągu nabieramy wysokość. Wszyscy czują się doskonale. Na wysokości 10 200 metrów temperatura spada do 53 stopni poniżej zera.

Nareszcie zapala się lampka — sygnał, że należy przygotować się do skoku. Jest godzina 1 minut 20.

Radiotelegrafista nadaje wiadomość, że spadochroniarze rozpoczęli skoki. Skaczą jeden za drugim; pierwszy — Władimir Kriwoj, za nim Porfirij Połosuchin, Władimir Dorosiew, Siergiej Korobow i inni.

Na lotnisku rozpalono w wielu punktach olbrzymie ogniska. Obserwatorzy na ziemi widzą jak jedna za drugą zapala się siedem zielonych rakiet — to znak, że wszyscy spadochroniarze unoszą się już na otwartych spadochronach. Następnie białe rakiety oznajmiają, że spadochroniarze zbliżają się do ziemi. Przekonywujemy się, że obserwator dokładnie przeprowadził obliczenie i lądowanie odbywa się na terenie lotniska.

Po upływie kilku minut uczestnicy skoku zaczynają się zbierać. Zjawiają się Konstanty Erpiczew, Helena Władimirskaja, Władimir Dorosiew, Sergiej Korobow i inni.

Dzielą się teraz swoimi wrażeniami. Większość z nich nie otwierała początkowo spadochronów. Mimo futrzanych kombinezonów sportowcy odczuwali dotkliwe zimno — ich kombinezony i szlemofony pokryte są szronem. Na wysokości 4 000 metrów spadochroniarze zdjęli aparaty tlenowe. Skok z wysokości 10 200 metrów trwał 16 — 18 minut. Przeprowadzone na miejscu szczegółowe badanie lekarskie wykazało doskonały stan zdrowia sportowców.

Przedstawiciel Biura Organizacyjnego DOSAW ZSRR, Jukow, złożył spadochroniarzom gratulacje z okazji ustalenia nowego rekordu. Materiały dotyczące nocnego, wysokościowego, grupowego skoku, zostały przesłane do komisji sportowej Centralnego Aeroklubu im. W. Czkałowa w Moskwie jako dowody dla oficjalnego zatwierdzenia rekordu Związku Radzieckiego. Należy podkreślić, że Helena Władimirskaja, biorąc udział w skoku, ustanowiła nowy kobiecy rekord nocnego skoku spadochronowego.

Radzieccy sportowcy — spadochroniarze osiągnęli wspaniałe rezulaty, będące jeszcze jednym dowodem rosnącej siły i poziomu sportu lotniczego w ZSRR.

Na zdjęciu od lewej: E. Erpiczew, Helena Władimirskaja, P. Połosuchin, W. Kriwoj, W. Dorosiew, S. Korobow i W. Iwanow



ZIELONA RAKIETA

A. KUZNIECOW
Bohater Związku Radzieckiego

W dyżurce było duszno. Żezłow spojrzał na zegarek: 23.50. Do świtu pozostawały jeszcze 4 godziny.

Według rozkazu dowództwa zgrupowane na lotnisku eskadry myśliwców, szturmowców i bombowców miały o świcie uderzyć na kolumny pancerne wroga, rozbić je i zniszczyć, by umożliwić własnej piechocie umocnienie się na nowo zajętych stanowiskach.

Maszyny stały w pobliżu pola startowego. Załogi skracały sobie, jak mogły, noc przed bitwą. Piloci dyżurnych „Jastrząbków“ stali w pobliżu swych maszyn. Inne załogi, zebrane w grupy, rozmawiały paląc ukradkiem, „w rękawie“, papierosy.

Żezłow, obchodząc załogi, spotykał wielu kolegów, z którymi rozstał się w szkole, przyjaciół i znajomych ze wspólnych bojów eskadry. Przyleciał ze swoim kluczem szturmowym Anatol Sawczenko, kolega z czasów modelarstwa, lotnik nieustraszony, niewyczerpane źródło wesołych historyjek. Ujrzawszy Żezłowa zgniótł przyjaciela w żelaznych ramionach.

— I co, Wasia? Pogłaskamy jutro fryców pod włos?

— Nie, bracie, diabli nadali dyżur! — zaklął Żezłow.

Tak się cieszył, że poleci o świcie jak wszyscy. Lecz rozkaz brzmiał: Starszy lejtenant Żezłow — odpowiedzialny dyżurny na lotnisku.

...Z sali bilardowej doszedł go wesoły śmiech. — Anatol opowiada jakiś kawał — pomyślał i odrzuciwszy maskującą kotarę, wyszedł z dyżurki.

Okrążywszy klomb Żezłow ruszył wąską ścieżką w stronę kasyna. Lekki wiatr przyniósł woń kwiatów, cierpki zapach piołunu i ostry zaduch benzyny. Z lotniska dochodziły przygłuszone głosy i miękki szelest opon. To obsługa lotniska kończyła ładowanie bomb i amunicji na samoloty i odwoziła wózki do hangarów. Z prawej strony, gdzie stały szturmowce, wzdychała melancholijna bałałajka — ktoś śpiewał znaną piosenkę:

Nie trzeba łez i smutku w czas
rozstania,
Wrócę do domu, gdy padnie
wróg.

„Wrócę do domu“ — tak samo śpiewał Frołow — bezwiednie pomyślał Żezłow.

Frołow był przeświadczony, że na pewno wróci, że po prostu nie może nie wrócić. Nie potrafił sobie wyobrazić jak można obejść się bez niego tutaj na lotnisku. I tam w domu, w dalekim odległym zaścianku, gdzie czekała na niego jasnooka Nina i jego „bębny“.

Ile razy rozmowa schodziła na sprawy domowe, rodzinne, Frołow zawsze wyjmował z kieszeni bluzy kiepską amatorską fotografię. „Braciszek zdejmował, zdolny malec“ — objaśniał. Na fotografii szczupła, młoda kobieta o dużych, tęsknych oczach, z wymuszonym uśmiechem trzymała niemowlę. Tłuste dziecko pociesznie wytrzeszczało oczki, patrząc na coś, co było widoczne tylko dla niego.

Tydzień temu Frołow otrzymał wieść o urodzeniu syna. Dumny i szczęśliwy opowiadał o tym każdemu kogo spotkał, z nieukrywaną wdzięcznością i radością przyjmując gratulacje, marząc na jawie o „dynastii pilotów“. Dawno już postanowił, że jego syn będzie lotnikiem, dopytywał się u wszystkich, czy zdolności lotnicze są dziedziczne. — „Rozumiesz — mówił — to przecie także talent... Nie może być, aby talent tak ni z tego, ni z owego zanikał“...

Wspominając Frołowa, Żezłow doszedł do baraku kasyna. Przy wodociągu, opierając się na rurze, stał major Smirnow i jeszcze ktoś nierozpoznawalny w ciemności. Ujrzawszy Żezłowa, major zapytał:

— Wszystko w porządku? „Szóstka“ wróciła?

— Nie! Jeden nie wrócił.

— Kto?

— C-1024. Frołow.

— A z radiostacji nie ma wieści? — spytał głos w ciemności.

Żezłow poznał głos. Był to szef zaopatrzenia.

— Nie.

— Szkoda — rzekł Smirnow. — Trzeba zawiadomić.

— Tak jest. Wesoły chłopak był — niewiadomo dlaczego, dodał Żezłow i zawrócił.

Do dyżurki nie chciał wracać. Otworzył drzwi do sali bilardowej. Na spotkanie wionęła chmura tytoniowego dymu i wybuch wesołego śmiechu. Na stole bilardowym siedział Sawczenko. Wokół niego, gdzie tylko się dało, siedzieli słuchacze. Na widok Żezłowa, Sawczenko, wesoło błyskając oczami, prosił:

— Chodź no, Wasia, i rozsądź, bo nie chcą mi wierzyć. Ja im przykłady życiowe w celu wymiany doświadczeń cytuję, a oni rechoczą. Rozumiesz, taka sprawa: wyleciałem na „lichaczu“, latałem wówczas nad Kubaniem, tylko wystartowałem, robię zwrot bojowy i widzę na dole „krzyż“, wykładają: Siadaj, bracie, z powrotem i patrz w cztery oczy — coś ci nawaliło! Potem wykładają: „prawo“. Ja w tę, to w tamtą stronę — nie rozumiem czego ode mnie chcą...



Zajrzałem wreszcie pod kadłub — prawego koła nie ma. Rany gorzkie! A oni tam „lewo“ wykładają. Zaglądam — matko rodzona! Lewe koło także diabli wzięli! Co tu robić? Jak tu siadać? Jak nie kopnę nogą, aż się drzazgi posypały — wybiłem dziurę w podłodze. Jedna noga wylazła, druga noga — tak samo. No cóż, myślę sobie, kół nie ma, trzeba będzie na własnych nogach lądować. Nogi mam zdrowe, odpowiedzialne. Grałem przecie jako center w drużynie...

Wszyscy wybuchnęli śmiechem. Żezłowa ktoś nieznacznie pociągnął za rękaw. Obejrzał się — przed nim stał telefonista.

— Do telefonu, towarzyszu dyżurny...

Żezłow wyszedł pośpiesznie, wbiegł do centrali, ujął słuchawkę.

— Mówi radiotelegrafista. Punkt podsłuchowy donosi, że słychać warkot zbliżających się samolotów.

Ale Żezłow już sam słyszał. Rzuciwszy słuchawkę, wdrapał się po drabinie na wieżę obserwacyjną. Od zachodu dochodził głuchy warkot motorów.

Żezłow nasłuchiwał próbując ustalić liczbę maszyn. Jeden, dwa, trzy, cztery. Zaraz zacznie się karuzela... Cztery... Lecz im bardziej rósł zbliżający się huk motorów tym wyraźniej słyszało się, że to jeden samolot — czteromotorowy bombowiec. Ale dlaczego jeden? Niemcy nie latają pojedyńczo. Czyżby jakaś nowa sztuczka?

Aha... teraz słychać zupełnie wyraźnie. Albo... Przypuszczenie przechodziło w pewność. To nasz samolot. Na pewno TB-3. Ale skąd się wziął? Zbiórka samolotów zakończona i ani jeden więcej nie mógł przylecieć, tym bardziej bez zawiadomienia. Czyżby? Czyżby C-1024? Frołow?

Żezłow odwrócił się, by zawezwać radiotelegrafistę. Lecz powstrzymał się. Nie można użyć radia. Niemieccy namiarowcy odnajdą współrzędne lotniska. I wtedy...

Wtedy w niecałą godzinę ze wszystkich maszyn zgrupowanych na lotnisku, naładowanych bombami i benzyną, pozostanie rumowisko płonących odłamków.

Żezłow zbiegł śpiesznie po drabinie. Wszyscy koledzy, opuściwszy salę bilardową, zadarłszy głowy w górę, wpatrywali się w pociemniałe po północy niebo, próbując dojrzeć nadlatujący samolot.

— TB-3 — stwierdził cicho któryś.

W tej samej chwili, wysoko na ciemnym niebie rozbłysła zielona rakieta.

— Nasz — odetchnęli z ulgą wszyscy.

Na przełaj, poprzez klomb, biegł do dyżurki major Smirnow. Jeszcze z daleka, tracąc dech, przechodząc ze sztucznego basu na piskliwy tenor, zapiał:

— Towarzyszu odpowiedzialny dyżurny! Cóż to, muchy łapiecie?! Dlaczego nie dajecie rozkazu przyjęcia samolotu na lotnisko...?!

Ta pewność siebie majora dziwnym trafem umocniła wątpliwości Żezłowa.

— Zielona rakieta, towarzyszu majorze...

Popatrzył na zegarek: 0.45. Do dwunastej w nocy obowiązywał sygnał rozpoznawczy — dwie zielone race. Po dwunastej sygnał zmieniał się. Nie dwie zielone, lecz jedna czerwona. O tym wiedział Frołow, wiedziała cała załoga.

Niewidoczny samolot zatoczył koło, szukając lotniska.

Pięć bombowców grupy Frołowa wróciło o 22.25. Według najpomyślniejszych obliczeń i zapasu paliwa, Frołow mógł wrócić o 23. A teraz jeszcze ta rakieta... Dlaczego z samolotu wystrzelono jedną zieloną?

— Dlaczego jedna zielona, towarzyszu majorze? Po dwunastej?...

— Wiem! Znam sygnał i wiem, że czepiasz się każdej literki! A tobie nigdy nie zdarzyło się pomylić sygnału?

Z samolotu znowu błysnęła, spływając w dół, zielona raca... Maszyna, dudniąc, zataczała drugie okrążenie.

Żezłow odczuwał, że rozdrażnienie majora podziela wielu kolegów, lecz wciąż jeszcze wahał się. Radował się z powrotu Frołowa. A równocześnie nie mógł zdecydować się na przyjęcie samolotu. Dać sygnał lądowania — oznaczało zdemaskować lotnisko, na którym stały, zgrupowane do decydującej bitwy bojowe maszyny.

— Więc jakże? Zdecydujecie się nareszcie! Albo mają spacerować do rana? — spytał rozdrażniony major.

— Owszem, zdecydowałem się. Towarzyszu Kryłow!

Paweł Kryłow, pomocnik Żezłowa, wystąpił z milczącej grupy pilotów.

— Rozkażcie obsłudze reflektorów przyjąć samolot na fałszywym lotnisku... Sygnał lądowania stary... Połączcie się z „Jastrząbkami" — niech będą gotowi!...

— Cóż to wy? — speszył się Smirnow. — Rozumiecie, co wyprawiacie?!

Żezłow rozumiał doskonale. Fałszywe, markowane lotnisko, znajdujące się o pięć kilometrów od Podgornowskiego, było stosunkowo niewielką łączką, na której z trudnością i tylko za dnia mógł lądować U-2; o lądowaniu wielkiej, czteromotorowej maszyny nie było mowy. Oprócz tego, fałszywe lotnisko było zastawione sztucznymi makietami samolotów i hangarów.

Lądowanie TB-3 na tym placyku oznaczało niechybną katastrofę, zniszczenie maszyny i prawie pewną śmierć załogi. Lecz Żezłow przestał się wahać.

— Rozumiem — odpowiedział krótko na pytanie majora.

— Zwracam wam uwagę: odpowiadacie głową — zauważył tonem służbowym major.

— Tak jest, towarzyszu majorze, wiem! Wykonać rozkaz, towarzyszu Kryłow!

Kryłow ruszył pędem ku dyżurce.

Żezłow, wsłuchując się w warkot samolotu, czuł na sobie oburzone spojrzenia kolegów. Anatol podszedł do niego i nie patrząc w oczy, jęknął głucho:

— Co ty robisz?... Zginą chłopcy... Jeszcze nie za późno...

Żezłow popatrzył na przyjaciela. Nic nie odpowiedział.

Bombowiec krążył wysoko w górze. I nagle, zupełnie wyraźnie Żezłow ujrzał przed sobą rozgniewaną twarz Frołowa, wymyślającego przez zęby pod adresem „dyżurnej wrony".

Nad fałszywym lotniskiem rozbłysły rakiety, zajaśniał promień oświetlającego lądowisko reflektora.

Motory bombowca zawyły, samolot skierował się w tamtą stronę.

Męczące poczucie bezradności ogarnęło w tej chwili Żezłowa. Teraz... już nic nie dało się zrobić, niczym pomóc.



Z przeraźliwą jasnością zrozumiał, że to C-1024 i że to on, Żezłow, posłał kolegów na pewną śmierć.

Ogłuszający grzmot wybuchu wstrząsnął lotniskiem. Na fałszywym lotnisku zgasł promień reflektorów. I równocześnie na tle ciemnego nieba zjawił się jarzący blask. Żółtawe płomienie biły jedne za drugimi. Po każdym dolatywało głuche uderzenie wybuchających bomb.

Żezłow zachłysnął się, przełknął powietrze. I nagle poczuł, że ręce i nogi mu drżą...

Łuna nad fałszywym lotniskiem rosła. Bombowiec zwalał swój śmiertelny ładunek. Lecz w warkot motorów ciężkiej maszyny wmieszał się teraz dźwięczny pomruk innych samolotów. Na niebie zjawiły się czerwone punkciki trzaskających serii cekaemów.

„Jastrząbki" — myśliwce z rykiem przelatywały nad ciężkim TB-3. I wtedy, w szumie motorów rozległ się suchy trzask cekaemów. Nie biły w samolot, lecz krzyżując nad nim serię, przygniatały coraz niżej do ziemi.



Żezłow podbiegł do służbowego samochodu. Zanim zapuścił motor, w otwarty „gazik" wskoczyła ciżba kolegów. Tuż przy sobie ujrzał pobladłą twarz Smirnowa. Ruszył pędem naprzód, niewiele bacząc na drogę. Patrzał wciąż tam, gdzie rozhulał się płomień pożaru, gdzie wciąż niżej i niżej na ciemnym niebie rysowały się czerwone punkciki. Bombowiec szedł wyraźnie do lądowania...

Gdy „gazik" dojechał na miejsce. było już po wszystkim.

Była to rzeczywiście maszyna Frołowa — C-1024.

Otworzyli zatrzaśnięte drzwi. wydobywając z kabiny czterech rannych niemieckich gefrajtrów; niemiecki lejtnant został zabity podczas lądowania. We wnętrzu kadłuba Żezłow znalazł ciało na wpół ubranego lotnika.

W tym zakrwawionym, półżywym szczątku człowieka — trudno było rozpoznać Frołowa. Kędzierzawa, zalana krwią czupryna, włosy przylepione do głowy. Z ust ściekała gęsta struga skrzepłej krwi.

* * *

Frołow przeżył zaledwie dziesięć dni. Trzeciego dnia, odzyskawszy na chwilę przytomność, opowiedział jak było.

...Lecieli powrotnym kursem. Samolot dostał się w ogień zaporowy, przedziurawiło zbiornik z oliwą, motory rozgrzały się, zadymiły. Nie można było lecieć dalej. Wylądowali szczęśliwie na polu, lecz — wszyscy wiedzieli — na obszarze zajętym przez wroga. Trzeba było, nie tracąc czasu, umykać.

Frołow odprawił załogę, a on sam i drugi pilot, Czebotkow, zostali, by oblać samolot benzyną i spalić. Przy tej robocie napadła ich kupa Niemców. Czebotkow został zabity.

Frołowa schwycili Niemcy żywcem. Znaleźli mapę z nakreśloną trasą lotu, lecz nie znali rozpoznawczego znaku i na wszystkie sposoby próbowali zmusić Frołowa do wyjawienia sygnałów. Orientował się: Niemcy mogą polecieć i bez sygnału. Co wtedy?

Co będzie, gdy na lotnisku, rozpoznawszy według warkotu motoru własny samolot — dadzą sygnał lądowania? Brak sygnału rozpoznawczego mogą tam wytłumaczyć zepsuciem rakietnicy albo inną nieznaną na razie przyczyną. Frołow postanowił — niech się dzieje co chce — zwlekać do dwunastej w nocy. Wiedział przecie — wtedy sygnały zmieniają się, zamiast zielonych rakiet powinna być czerwona...

Frołowa bili do utraty przytomności, oblewali wodą, cucili i znowu bili. Podczas krótkiej chwili świadomości usłyszał, że niedługo dwunasta. Do tej pory milczał, prędzej by umarł, zanim by wydał sygnał rozpoznawczy.

Teraz sygnał zmieniony... Oh, urządzi frycom solidne przyjęcie... Niemcy chcą po złodziejsku, chytrze wykorzystując sygnał, przedostać się nad nasze lotnisko... A więc dobrze! Powie fałszywy sygnał. Tam na lotnisku — zrozumieją...

Nie dopuszczą do podstawowego lotniska i powitają „gości" rozpalonymi orzechami...

I powiedział tłumaczowi: Zielona rakieta...

Niemcy zalutowali zbiornik oliwy, wrzucili Frołowa do kadłuba, zawiesili bomby i wylecieli.

Frołow miał rację: Na lotnisku z r o z u m i e l i... **Tłum. A. U.**

PIĘĆ LAT ODBUDOWY LOTNICTWA

EDMUND KRASNIEWSKI, por.

Kiedy cofniemy się pamięcią o pięć lat, kiedy przypomnimy sobie, jak wyglądała Polska po okupacji hitlerowskiej, kiedy przypomnimy sobie okres gdy Pierwszy Rząd Polski — Polski Komitet Wyzwolenia Narodowego wydał swój historyczny Manifest, wtedy kiedy duża część kraju jeszcze nie została wyzwolona przez bohaterską Armię Radziecką i Odrodzone Wojsko Polskie, kiedy przypomnimy sobie obraz zniszczeń powojennych, ruiny miast i spalone wsie — to mimo woli zadajemy sobie pytanie: jak to się mogło stać, że po wojnie potrafiliśmy skonstruować nowe typy samolotów i szybowców. Jak to się stało, że w ciągu tych pięciu lat mamy osiągnięcia i sukcesy nawet w skali ogólnoświatowej?

Przypomnijmy pobieżnie wydarzenia historyczne tych pięciu lat, wydarzenia i osiągnięcia na polu pracy naszych konstrukcji lotniczych.

W dniu 7 sierpnia 1944 roku utworzono Wydział Lotniczy przy PKWN. Zajmował on w sumie jeden pokój, jednak ludzie, którzy w nim pracowali, wierzyli święcie, że lotnictwo musi powstać, że zbiorowa praca, praca robotników i inżynierów, praca konstruktorów i wykonawców ich myśli musi dać pożądane wyniki.

W październiku tegoż roku zorganizowano grupę konstruktorów lotniczych Warsztatów Doświadczalnych w wolnym już mieście Lublinie. Piętnastego lutego 1945 roku przeniesiono LWD z Lublina do Łodzi. W kwietniu 1945 roku Polskie Linie Lotnicze „LOT" rozpoczęły swą pracę i zaczęto organizować Departament Lotnictwa Cywilnego Ministerstwa Komunikacji. Zatrzymajmy się dłużej na dacie 10 listopada 1945 roku.

W 6 miesięcy po zakończeniu wojny na lotnisku Lublinek pod Łodzią oblatano pierwszy samolot konstrukcji powojennej o nazwie „Szpak-2". Był to ważny moment w historii polskiego lotnictwa sportowego, triumf pracy konstruktorów i robotników. Nie trzeba udowadniać, ile pracy musi włożyć konstruktor, aby przygotować kompletny projekt samolotu; faktem jest, że jest to praca ogromna, wymagająca wielkiego wysiłku. Już w Lublinie sześcioosobowa grupa konstruktorów wykonała projekt samolotu „Szpak-1", którego konstrukcję opracowano i dostosowano do ówczesnych prymitywnych warunków warsztatowych. Oswobodzenie Polski dało nowe, lepsze możliwości warsztatowe i dlatego konstruktorzy opracowali projekt doskonalszy, chociaż jeszcze niezbyt nowoczesny—„Szpak-2". Natychmiast po oddaniu rysunków na warsztat przystąpiono do pracy nad nową konstrukcją „Szpaka", tym razem typu o charakterze doświadczalnym. Powstał polski samolot trójkołowy „Szpak-3", a po nim samolot konstrukcji mieszanej „Szpak-4".

W styczniu 1946 roku oblatano samolot szkolno-łącznikowy PZL S-1, a w marcu — 5 sztuk szybowców „Salamandra", wyprodukowanych przez Warsztaty Instytutu Szybownictwa oraz samolot „Żak-1" z LWD.

W roku 1947, a ściśle dnia 3 czerwca, oblatano szybowiec wyczynowy typu „Sęp". Był to ten szybowiec, na którym później pilot Adam Zientek osiągnął zasłużone zwycięstwo w wyścigu w Samedan w Szwajcarii. W miesiącu lipcu na lotnisku w Aleksandrowicach oblatano szybowiec szkolny IS-3 typu „ABC".

Rok ubiegły był rokiem nowych wielkich osiągnięć. Już w styczniu i lutym Lotnicze Warsztaty Doświadczalne wypuszczają dwa nowe prototypy samolotów. Pierwszy to „Żak - 2", a drugi to nowy, o pięknych kształtach samolot szkolno-treningowy „Junak".

24 kwietnia oblatano nowy typ szybowca „Mucha". Na 1 Maja, aby uczcić to wielkie Święto, wyprodukowano — „Kaczkę".

Nie jest mym zadaniem opisanie poszczególnych konstrukcji samolotów i szybowców. Nie jestem kronikarzem, który chronologicznie ułożyłby daty i lata powstawania poszczególnych konstrukcji. Zresztą szczegółowe opisy tych osiągnięć zamieszczone były na łamach „Skrzydlatej Polski" i SiM-u. Chciałbym jednak, żebyście z perspektywy tych pięciu lat zrozumieli ogrom wysiłku i pracy tych ludzi, którzy przy stołach kreślarskich lub salach warsztatów tworzą nowe typy statków powietrznych.

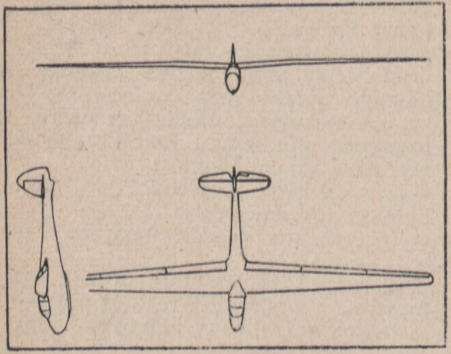
Część z Was była, a część będzie jeszcze w szkołach szybowcowych czy silnikowych. W rozmowach używacie często nazw poszczególnych typów „ABC", „Salamandra", „Sęp", „Mucha" czy „Kaczka", „Szpak", „Żak", „Junak" lub „Zuch" i uważacie, że polskie szybownictwo czy lotnictwo sportowe musi mieć lub ma szereg tych konstrukcji — po prostu dlatego, że ma, bo inaczej nie mogłoby istnieć, a Wy nie mielibyście na czym latać.

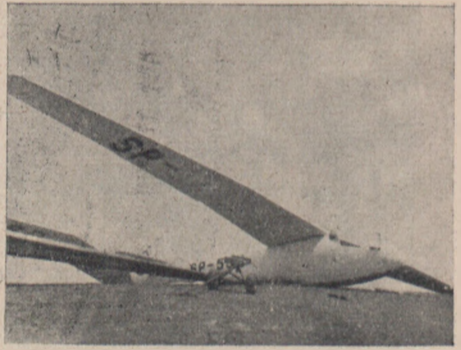
Czy zastanawialiście się, że właśnie po to, abyście mieli na czym latać, wielu ludzi pracowało bardzo ciężko. Ci, którzy konstruowali i ci ubrani w kombinezony robotnicy, którzy wiele godzin pracy ponad przewidzianą normę poświęcili dla Was i tym samym dla Ojczyzny. Czytacie opisy lotów lub sami nieraz na setkach metrów nad ziemią uczycie się techniki pilotażu.

Doceniacie to, że nasze państwo ludowe dało nam olbrzymie możliwości spełnienia Waszych marzeń, ale doceńcie również wysiłek ludzi, którzy pracując wiedzą, że swym udziałem budują gmach nowej Polski. Bierzcie z nich przykład.

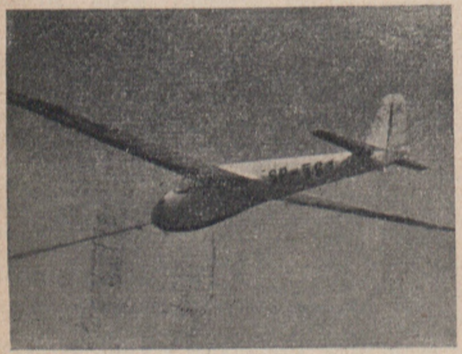
Wprowadzenie nowych form pracy, współzawodnictwa indywidualnego i międzywarsztatowego i wreszcie sam stosunek do pracy daje nam gwarancję, że z dnia na dzień coraz szybciej będą rosły skrzydła Polski Ludowej.

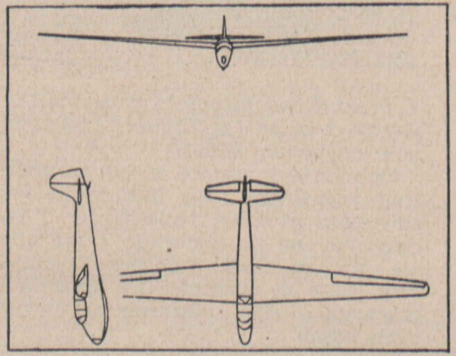
Szybowiec wyczynowy IS—1 „Sęp"



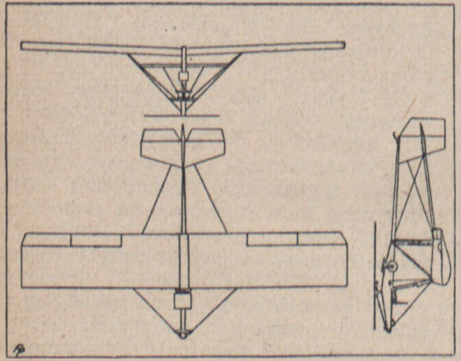


Szybowiec treningowo-wyczynowy IS – 2 „Mucha"



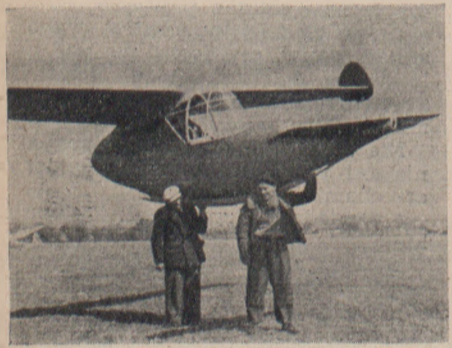


Szybowiec szkolny IS—3 „ABC"





Szybowiec doświadczalny IS—5 „Kaczka"



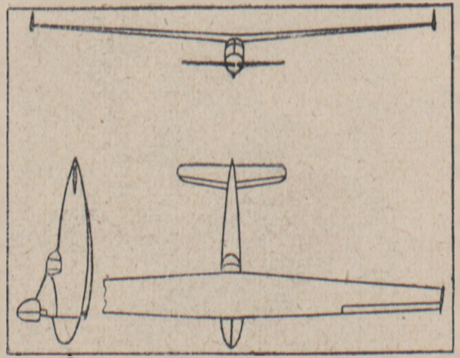
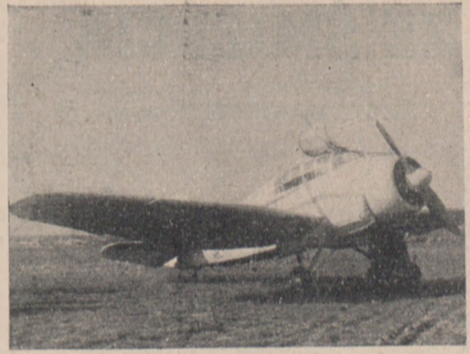
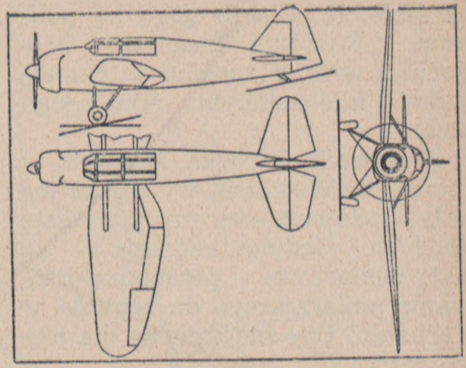


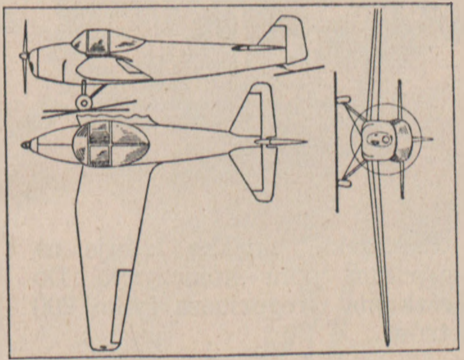
Foto: Red. Czas. Lotn. i WAF

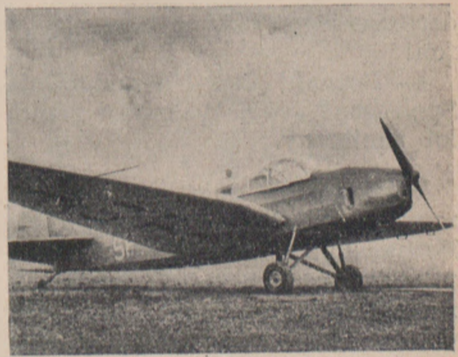
Samolot turystyczny „Szpak—2"



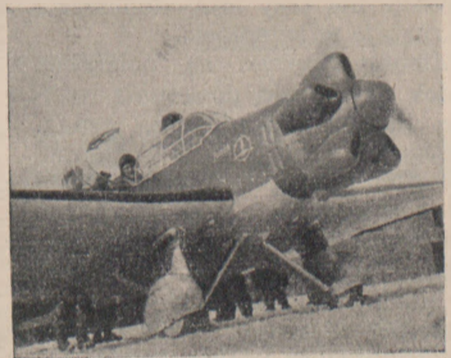


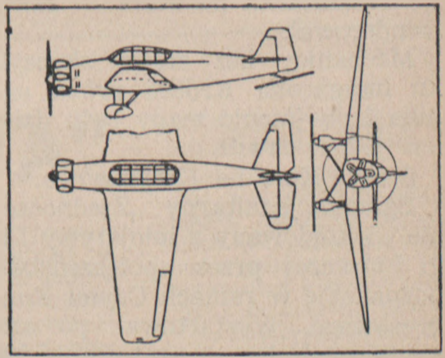
Samolot turystyczny „Żak—2"



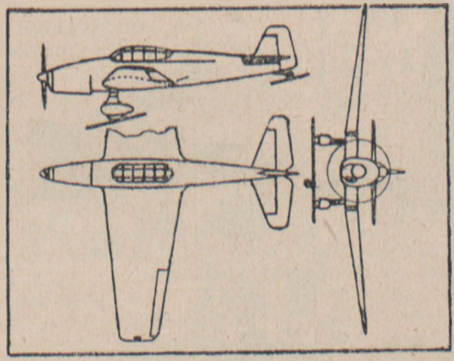


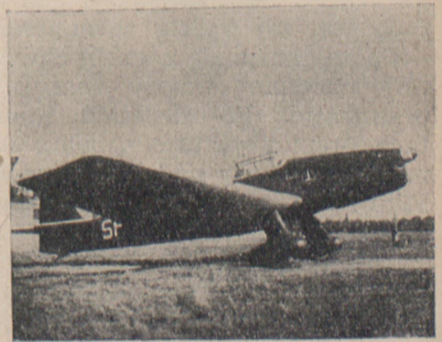
Samolot szkolno-treningowy „Junak"





Samolot szkolno-treningowy „Zuch—1"





Rysunki: F. Pawłowicz.

W WYŚCIGU ZE ŚMIERCIĄ

JERZY KONIECZNY, ppor.

W majątku Krzyżanowo, niedaleko Śremu, człowiek walczy ze śmiercią. Chwile jego są policzone. Robotnik Stanisław Gregoriusz wraz z rodziną zatruł się jadem kiełbasianym. Żona jego zmarła.

Kierownik Ośrodka Zdrowia w Śremie, dr Wojtczak, wyczerpał już cały zapas surowicy ratując resztę chorych. Jedyna nadzieja — to natychmiastowe przetransportowanie umierającego do szpitala w Poznaniu. Czy znajdzie się dla niego ratunek?

Przed domem zbiera się coraz więcej ludzi ze wsi.

— Tu już nic nie pomoże — mówią.

Lekarz nie rezygnuje jednak — decyzja jego jest szybka... Telefon!

— Poznań! Czy Ubezpieczalnia Społeczna? — Natychmiast samolot sanitarny...

* * *

Pogoda tego dnia nie była pomyślna dla lotów w Aeroklubie Poznańskim. Mechanicy kręcili się przy maszynach. Piloci gawędzili swobodnie na temat treningu. Gdzieś na horyzoncie ciemne chmury zwiastowały deszcz.

...Nagle — zadźwięczał telefon. Instr. Tadek Szymański wszedł do budynku, by po chwili szybko wybiec.

— Sanitarka na start — zakomenderował.

Mechanicy bez słowa skoczyli ku hangarom. Krótka próba silnika i obejrzenie mapy było dziełem jednej chwili.

Start! Kurs na Krzyżanowo.

Samolot sanitarny „Zjednoczenie“, ufundowany z inicjatywy Ligi Lotniczej przez społeczeństwo poznańskie w ramach Czynu Kongresowego, wystartował po raz pierwszy do lotu o uratowanie życie człowieka.

Migały pod skrzydłami barwne szachownice pól i zieleń lasów poznańskich, błysnęła srebrna wstęga Warty. Pilot zwiększył gaz — rozpoczął się wyścig ze śmiercią.

Pułap obniża się z każdą chwilą. „Zjednoczenie“ walczy uparcie z przestrzenią. Po osiemnastu minutach Śrem pozostaje z boku. Samolot zbliża się nad Krzyżanowo. Pikuje ku polu. Runda dla rozpoznania terenu.

Tuż nad wierzchołkami drzew idzie do lądowania — z jednej strony tłum ludzi i mur okalający majątek, z drugiej wielkie stogi.





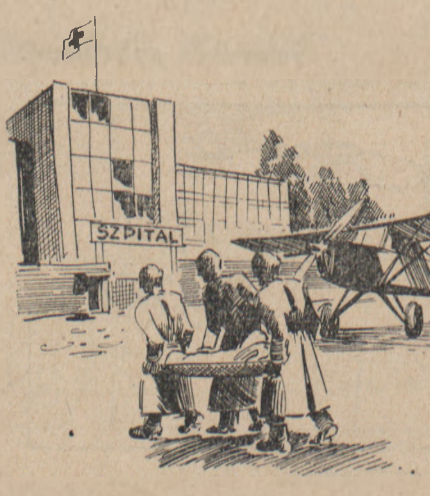
„Sanitarka“ miękko ląduje na niewielkim polu koniczyny. Do mieszkania Gregoriusza tylko 200 metrów...

* * *

Sanitariusze na noszach wynoszą chorego. Stanisław Gregoriusz odprowadzony przez lekarza i pięciu swoich synków, z których najmłodszy ma trzy lata, umieszczony zostaje w samolocie.

Minuty chorego są policzone. Tadek Szymański doskonale rozumie, że każda chwila jest cenna. Decyduje się lądować w Poznaniu. Nie na lotnisku, a w śródmieściu tuż przy szpitalu, aby przyspieszyć moment ratowania człowieka.

Mży deszcz. Po rozmokłej ziemi między szpalerami ludzi „Zjednoczenie“ startuje. Pogoda fatalna. Widoczność prawie żadna. Od zachodu zbliża się nawałnica. Silnik huczy z wysiłku w tym szalonym wyścigu ze śmiercią. Pierwsze krople deszczu padają na kabinę. Zbliża się ulewa. Samolot przepycha się „na ślepo“ pokonując przestrzeń. Dmie silny wiatr. Pułap obniża się z każdą chwilą.



Jeszcze tylko kilka minut.

— Jakże się ten czas wlecze — myśli Szymański. — Żeby tylko zdążyć.

Otóż i Poznań. Nadlatują nad Wildę. Widząc na jednym z placów wytyczone znaki, schodzą w tamtym kiernku.

Wiadomość o lądowaniu samolotu sanitarnego w śródmieściu, podana przez administratora majątku Krzyżanowo do Poznania, znalazła błyskawiczny oddźwięk. Na placu na Wildze w pobliżu szpitala wszystko było przygotowane. Szpaler milicji utrzymywał w oddaleniu tłum ludzi oczekujący z niecierpliwością na moment lądowania.

Deszcz nie ustawał ani na chwilę. Wicher dął z podwójną wściekłością.

— Lądowanie na niewielkim skrawku przy takiej pogodzie, to mistrzostwo nielada — myśli Szymański. Nie nadarmo był on jednak w czasie ostatniej wojny myśliwcem. Sytuację ocenił w mig. Rozejrzał się dokładnie, wykręcił rundę i schodząc o parę metrów ponad siatką drutów posadził maszynę na ziemi bez najmniejszego wstrząsu.

Podjeżdża samochód sanitarny. Przeniesienie chorego z samolotu trwa kilka minut. Potem na pełnym gazie prosto do szpitala Ubezpieczalni Społecznej, który przed godziną został otwarty. Gregoriusz jest jego pierwszym pacjentem. Chorego oczekuje liczne grono lekarzy.

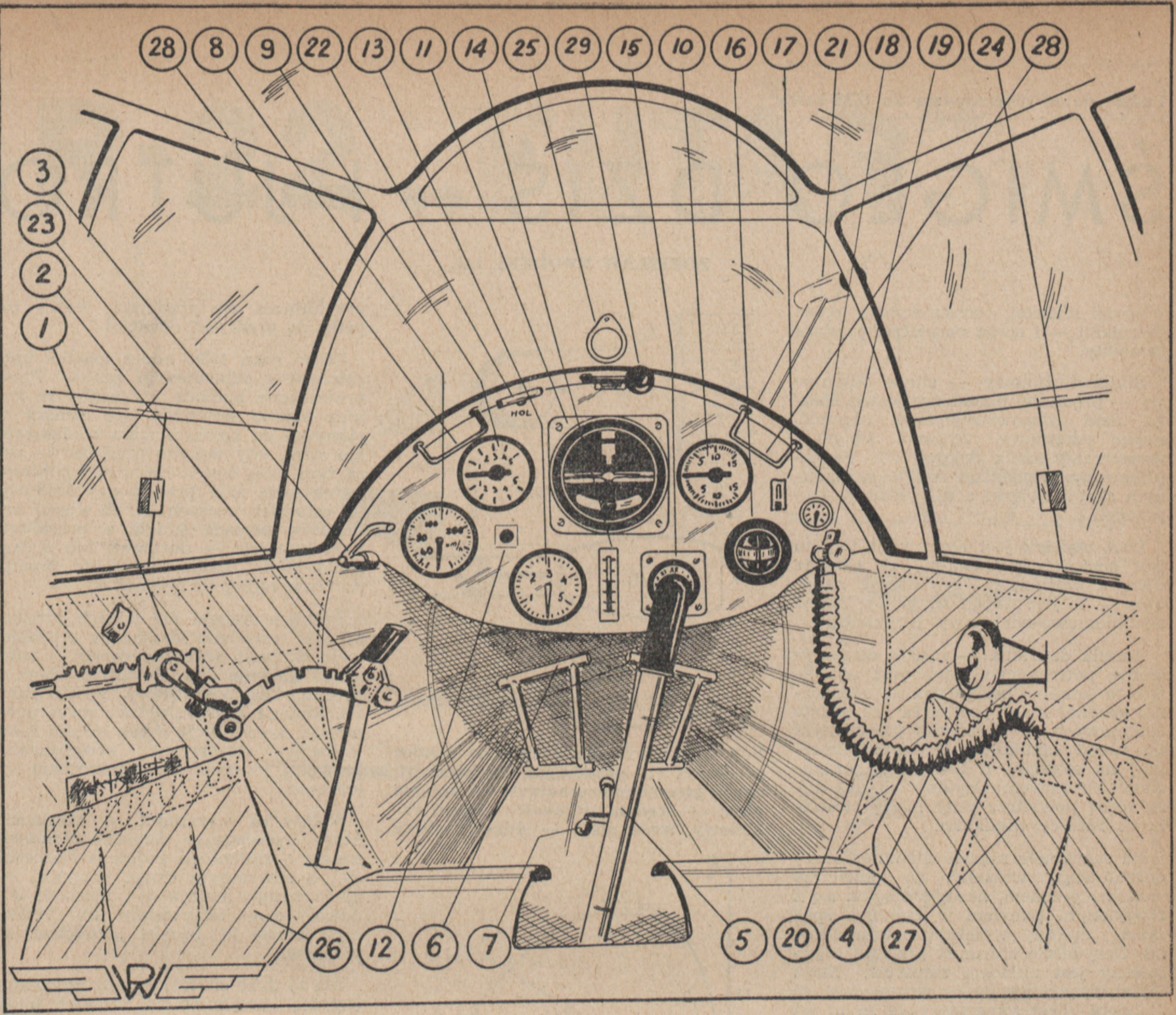
Na jednej z sal toczy się jeszcze przez chwilę uparta walka ze śmiercią.

Zastrzyki surowicy pomogły.

Samolot „Zjednoczenie“ spełnił swoje pierwsze zadanie. Lecąc na ratunek umierającego człowieka stał się jak gdyby symbolem lotnictwa polskiego — lotnictwa w służbie pokoju.

To była wspaniała, dzielna, zbiorowa praca wszystkich, począwszy od lekarzy, a skończywszy na pilocie.

Lot pilota Aeroklubu Poznańskiego w służbie społecznej jest wyrazem nowego oblicza aeroklubów naszego ludowego lotnictwa.



KABINA „SĘPA”

Ach, latać na „Sępie”!... Czyż jest między Simkarzami-szybownikami choć jeden, który czytając o wspaniałych wyczynach Zientka, Góry czy Kempówny, osiągniętych na tym właśnie szybowcu, nie pragnąłby tego w głębi serca? Napewno nie! Ponieważ jednak droga do „Sępa“ jest długa i wymaga wiele, wiele pracy i umiejętności latania, więc zanim, podobnie jak nasi najlepsi piloci, zajmiecie miejsce w wygodnej kabinie „Sępa“, przestudiujcie reprodukowany przez nas rysunek. Przedstawia on wnętrze kabiny tego naszego czołowego szybowca.

Kabina szybowca wysokowyczynowego, jakim jest „Sęp“, zapewnia nie tylko możliwie dużo wygody pilotowi, ale jest miejscem, gdzie skupia się władza nad szybowcem i wszytkimi urządzeniami, w jakie jest on wyposażony. Są to urządzenia umożliwiające maksymalne wykorzystanie istniejących warunków, jak również zapewniające bezpieczeństwo lotu w specjalnych, groźnych warunkach, w jakich szybowiec wysokowyczynowy często się znajduje (np. chmury burzowe, wielkie wysokości). Do urządzeń tych zaliczymy przede wszystkim przyrządy do lotu bez widoczności ziemi, dalej klapy, hamulce aerodynamiczne, przerywacze, aparaty tlenowe i inne.

Spójrzmy teraz, jak rozmieszczone są w kabinie wyżej wymienionej elementy bądź organy władzy nad nimi.

Z lewej strony znajdują się: korbka (1) do otwierania hamulców aerodynamicznych, ograniczających szybkość nurkowania, dźwignia (2), służąca do otwierania klap, zwiększających współczynnik siły nośnej skrzydła i rączka (3) otwierająca przerywacz (interceptor), pogarszający kąt planowania przy lądowaniu. Dźwignia klap przesuwa się po prowadnicy z zapadkami, tak że można ją, a tym samym i klapy, ustawić w pozycji pośredniej. Umieszczone z prawej strony kółko służy do wyważenia szybowca na dowolnym kącie natarcia. Pośrodku znajduje się drążek sterowy (5) i pedały (6) z korbką do ich regulacji (7).

Duża tablica mieści na sobie przyrządy pokładowe: szybkościomierz (8), wariometr do 5 m/sek (9), wariometr do 15 m/sek (do lotów chmurowych) (10), sztuczny horyzont ze skrętomierzami i chyłomierzem poprzecznym (11), jego włącznik (12), wysokościomierz (13), chyłomierz podłużny (14), zegarek czasowy (15), busolę (16), kontakt świateł pozycyjnych (17), wskaźnik ciśnienia tlenu (18) i kontakt dopływu tlenu do maski (19) (butle znajdują się w pomieszczeniu za plecami pilota).

Od włącznika tlenu wiedzie wąż gumowy (20) do maski, którą na wysokościach większych niż 4 000 m nad poziom morza pilot wyjmuje z kieszeni bocznej (27) i zakłada na twarz.

Na zewnątrz kabiny widać dyszę Venturi, służącą do pomiaru prędkości lotu (21).

Nad tablicą przyrządów mieści się wyłącznik zaczepu holowniczego (22) i gałka zamknięcia limuzyny (29).

W celu dobrego przewietrzania kabiny w bocznych ścianach limuzyny znajdują się dwa odsuwane okienka (23) i (24), a w szybie czołowej — mały zasuwalny chwyt powietrza (25). Dla przechowania podczas lotu map, żywności, maski tlenowej, notatnika itp. przedmiotów pilot ma do dyspozycji dwie duże kieszenie z obu stron kabiny (26) i (27). Dwa uchwyty (28) służą do ułatwienia wyjścia z kabiny po lądowaniu.

R. W.

ŚMIGŁO DZIŚ — I JUTRO

ZDZISŁAW BRODZKI, inż.

Coraz szybciej, coraz wyżej, coraz dalej — i coraz bezpieczniej latają samoloty.

Silnik turbinowy — silnik odrzutowy — prędkości ponaddźwiękowe. Nauka idzie niepowstrzymanie naprzód, napęd odrzutowy wypiera śmigła i przestarzały silnik tłokowy (?). Skomplikowany mechanizm śmigła o zmiennym skoku i ciężki silnik tłokowy — to przeżytki.

Lecz czy tak jest naprawdę? Czy to jest słuszne? Porównajmy ze sobą te dwa, a właściwie trzy rodzaje napędów — to jest napęd śmigłowy, napęd strumieniowo-odrzutowy i rakietowy.

Zasada działania — zasada otrzymywania potrzebnego ciągu jest właściwie ta sama — polega ona na odrzuceniu pewnej masy powietrza lub gazów spalinowych w kierunku przeciwnym do ruchu samolotu. Widać to najlepiej na rysunku 1. Śmigło dzięki ruchowi obrotowemu łopatek odrzuca dużą masę powietrza przy małej stosunkowo różnicy prędkości.

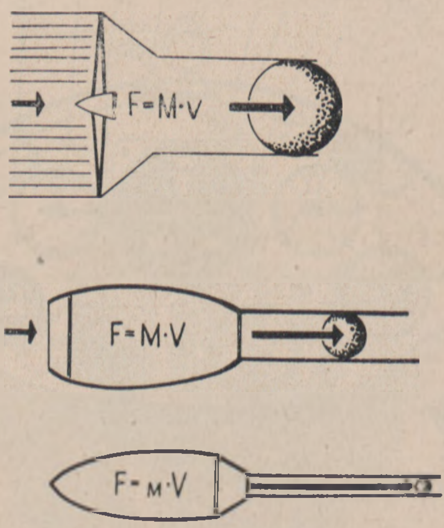
Na schemacie napędu strumieniowo-odrzutowego widzimy, że powietrze wchodzi przodem, następnie spala się z rozpylonym paliwem w komorze spalania. Spaliny wylatują z tyłu silnika. Oczywiście kierunek przelotu regulowany jest układem zaworów. Masa wylatujących gazów, w zestawieniu ze śmigłem, jest mniejsza, ale za to jej prędkość większa.

Wreszcie napęd rakietowy—jest to taki napęd, w którym spalają się substancje, zawarte wewnątrz silnika, i przez dyszę wylatują na zewnątrz. Masa wylatujących gazów jest niewielka, za to ich prędkość bardzo duża. Należy tu podkreślić, że napęd rakietowy nie pobiera do spalania powietrza z zewnątrz, nie odrzuca ku tyłowi mas powietrza „zagarniętych“ z przodu — lecz wyrzuca tylko gazy wytwarzane w swoim wnętrzu, może więc poruszać się w próżni.

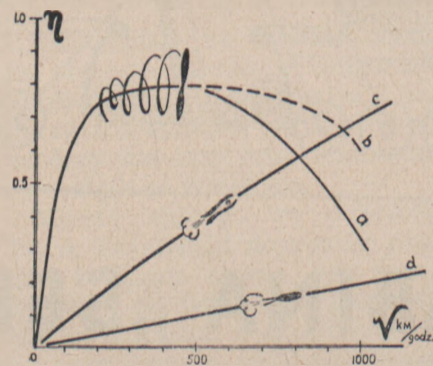
Jeżeli więc, drodzy Czytelnicy, chcecie odbyć podróż międzyplanetarną — to tylko i wyłącznie na samolocie z napędem rakietowym. Ostrzegam tylko, że ciąg wytwarzany przez ten silnik będzie musiał być ogromny, aby samolot mógł pokonać przyciąganie ziemskie.

Zalety i wady naszych trzech napędów ilustruje najlepiej wykres, przedstawiający ich sprawność, czyli wykorzystanie mocy w zależności od prędkości lotu (rys. 2). Widzimy, że napęd odrzutowy i rakietowy posiadają możliwą sprawność dopiero przy dużych prędkościach.

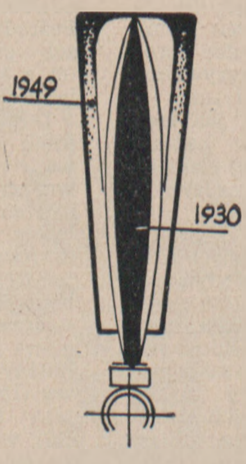
Tak więc śmigło dla małych i średnich prędkości ma jeszcze przyszłość przed sobą. Nowoczesne śmigła kręcą się coraz szybciej, nie boją się już



Rys. 1 od góry: Śmigło. Mała różnica prędkości V. Duża masa powietrza M; napęd strumieniowo-odrzutowy, średnia masa — średnia prędkość; napęd rakietowy, mała masa — duża prędkość



Rys. 2. Wykres sprawności napędu: a — śmigło zwykłe, b. śmigło poprawione, c — szybkość przelotowa, d — rakieta w zależności od szybkości lotu. Widzimy, że napęd przelotowy i rakietowy mają możliwą sprawność dopiero przy dużych szybkościach



Rys. 3. Koniec łopatki musi być szerszy...

przybliżania się prędkości końca łopatki do prędkości dźwięku.

Około roku 1930 końce łopatek były spiczaste i odpowiednio grube. Przeprowadzone badania wykazały, że koniec łopatki powinien być cieńszy w stosunku do szerokości dla zredukowania strat, gdy wzrasta prędkość — poza tym musi być szerszy, aby pobierać zwiększoną moc przy małej średnicy. W ostatnich czasach coraz więcej samolotów posiada śmigła o prostokątnym kształcie — duralowe lub z drążonej stali. Zmianę wyglądu łopatki ilustruje najlepiej rysunek 3.

Problem śmigieł dla dużych prędkości jest właściwie identyczny z problemem skrzydła szybkościowego — polega on głównie na możliwie cienkim profilu, bez poświęcenia wytrzymałości. Zmiana skoku staje się coraz pewniejsza, konstrukcja coraz lżejsza i zawierająca elektryczne podgrzewanie krawędzi natarcia dla zapobieżenia oblodzeniu.

Należy tu wspomnieć o własności, którą posiadają najnowocześniejsze śmigła o zmiennym skoku, a mianowicie: o odwrotnym ciągu. Łopatki takiego śmigła można tak ustawić, aby dawały ciąg skierowany ku tyłowi, czyli śmigło to będzie „dmuchać“ ku przodowi.

Ma to duże znaczenie przy lądowaniu ciężkich samolotów na krótkich lotniskach, gdzie odwrotny ciąg będzie działał hamująco. Poza tym w locie śmigło tak ustawione, działając hamująco, pozwoli na szybkie wytracanie wysokości, skracając czas opadania więcej niż o połowę.

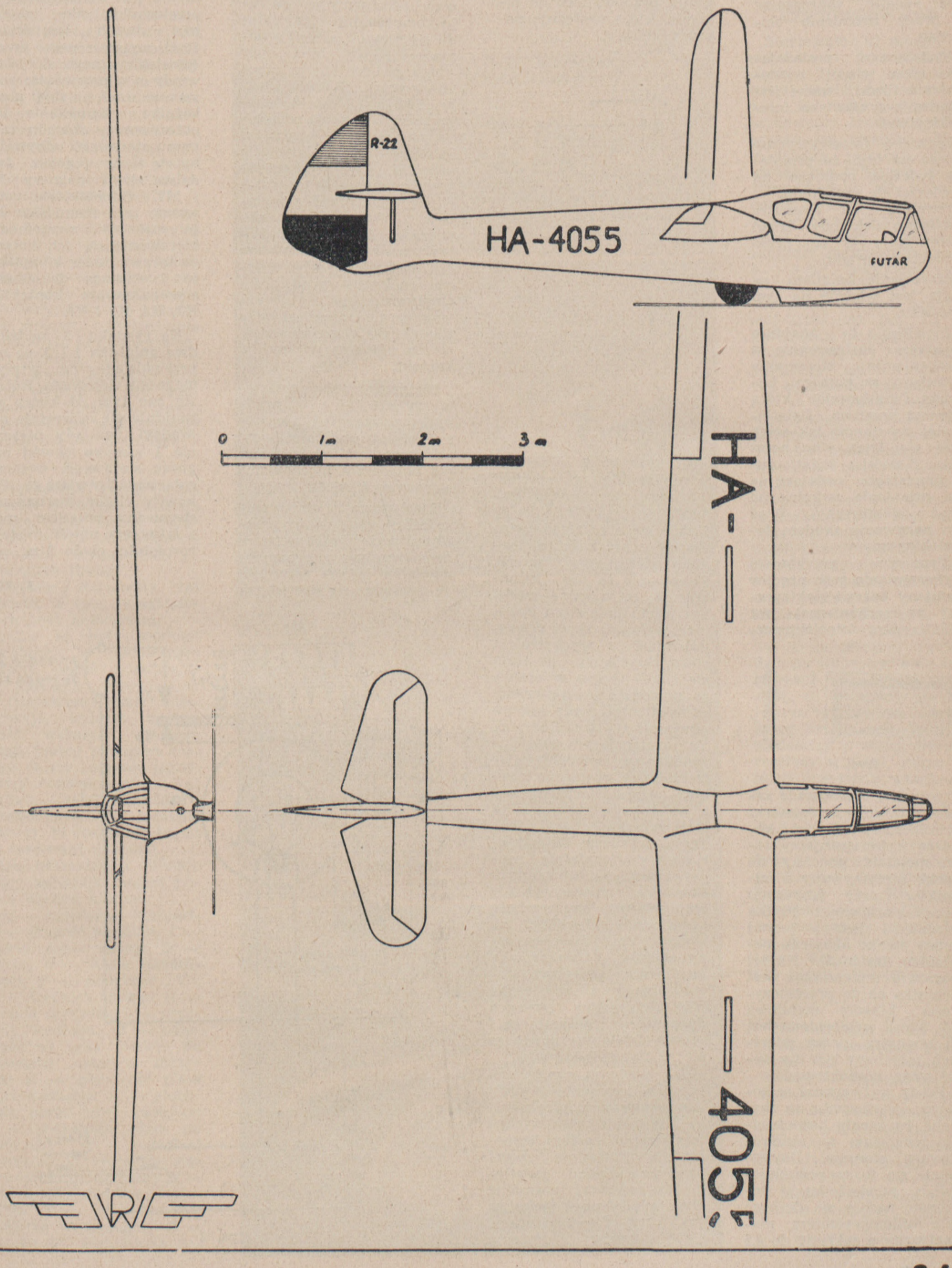
Silniki tłokowe są ostatnio coraz bardziej ulepszane. Moc ich wzrosła do 3 000 KM, następny etap przyniesie nam moce do 5 000 KM.

Śmigła, obecnie już budowane, są wielołopatkowe, aby nie zwiększać zbytnio ich średnicy, a w przyszłości (dla dużych mocy) będą budowane wyłącznie układy śmigieł przeciwbrzeżnych (dwa razy po trzy łopatki lub dwa razy po pięć łopatek).

Specjaliści w dziedzinie śmigieł zajmują się już obecnie napędem mieszanym, to jest takim, w którym turbina poruszana gazami spalinowymi przy mniejszych prędkościach napędza śmigło. Gdy zaś prędkość wzrośnie, śmigło ustawia się w chorągiewkę i działa tylko silnik odrzutowy.

Dzieląc role między napęd śmigłowy i odrzutowy, możemy powiedzieć, że silniki o napędzie śmigłowym będą mieć zastosowanie do transportowców, samolotów pasażerskich i bombowców dalekiego zasięgu. Napęd zaś odrzutowy będzie przeważał u myśliwców i bombowców mniejszego zasięgu, gdzie oszczędność paliwa nie jest taka ważna.

R-22 „FUTÁR"



MECHANIZACJA MODELI LATAJĄCYCH

7. STEROWANIE ŚWIATŁEM

W mechanizmie sterowania wykorzystujemy również światło, zaprzęgając do pracy promienie słoneczne.

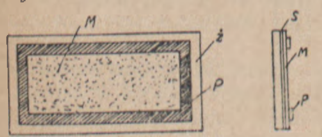
Modelarzom, posiadającym nieco więcej wiadomości z fizyki, znane jest interesujące zjawisko fotoelektryczne.

Zjawisko fotoelektryczne polega na tym. że promienie świetlne, padające na powierzchnię metaloidu, — wyzwalają na zewnątrz swobodne elektrony, dzięki czemu staje się on przewodnikiem prądu.

Sterowanie światłem oparte jest właśnie na tym zjawisku.

Zjawisko to znajduje praktyczne zastosowanie w mechanizmie sterowania światłem za pomocą komórki światłoczułej. którą stanowi warstwa światłoczułej substancji jak selen (Se), sód (Na), albo potas (K). Komórka światłoczuła przeistacza padające na nią promienie świetlne na prąd elektryczny. Prąd ten nazywamy prądem fotoelektrycznym.

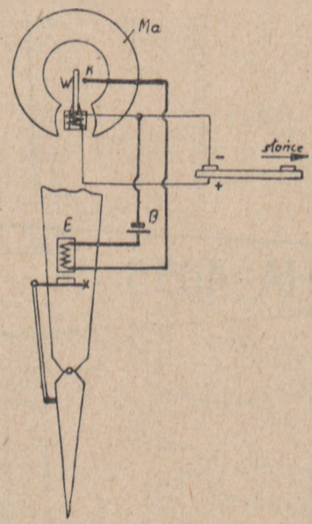
Typowym przykładem wykorzystania tych prądów (zamiany energii elektrycznej na mechaniczną) jest światłomierz fotoelektryczny.



Rys. 1

Rysunek 1 przedstawia zasadniczy układ komórki światłoczułej. W tej komórce wykorzystujemy selen, metaloid podobny do siarki, otrzymywany z odpadków przy fabrykacji kwasu siarkowego. Płytka żelazna (ż) jest z jednej strony cienko napylona metaloidem (selen-S). Na tej warstwie umieszczona jest cieniutka aż do przezroczystości blaszka metalowa (M), która wzmocniona jest na zewnątrz przez pierścień metalowy (P) dla silniejszego kontaktowania.

Prądy wytwarzane w komórce światłoczułej są zbyt słabe, by mogły bezpośrednio reagować na elektromagnes sterowy. Dlatego dzieje się to za pośrednictwem przekaźnika. Doskonale nadaje się do tego celu miliamperomierz magnetyczny o zakresie do 0,5 mA. Aby zaoszczędzić na ciężarze, wyjmujemy go z obudowy. Wskazówka miliamperomierza nie służy w tym wypadku do wykazywania prądów, lecz do łączenia, które następuje poprzez kontakt.



Rys. 2

Na rysunku 2 przedstawiono zasadniczy schemat działania mechanizmu sterowania światłem, który składa się z komórki światłoczułej, przekaźnika, magnesu sterującego i baterii. Sterowanie to jest jednostronne, to znaczy — model bez wychylenia steru powinien wykonać skręt prawy, natomiast z wychyleniem steru, skręt lewy. Po starcie model zbacza w prawo, co powoduje bezpośrednie naświetlenie przez słońce powierzchni światłoczułej. Ze wzmagającym się oświetleniem komórki światłoczułej wzmaga się również prąd fotoelektryczny i wskazówka przekaźnika (Ma) zamyka obwód magnesu sterowego. Ster kierunkowy wychyla się i model wraca do pierwotnego kierunku, odwracając równocześnie powierzchnię światłoczułą komórki od słońca. Prąd fotoelektyczny słabnie i wskazówka przekaźnika przerywa obwód magnesu sterowego. Ster kierunkowy powraca do położenia normalnego i proces działania powtarza się aż do wylądowania.

Jak wiadomo, oświetlenie komórki powoduje wychylenie wskazówki przekaźnika. Wskazówka ta wychyla się zanim nastąpi bezpośrednie oświetlenie słoneczne powierzchni światłoczułej, ponieważ normalne światło dzienne wzbudza już prąd fotoelektryczny. Czym czulszy użyjemy przekaźnik, tym więcej wychyli się wskazówka, a nawet dotknie kontaktu.

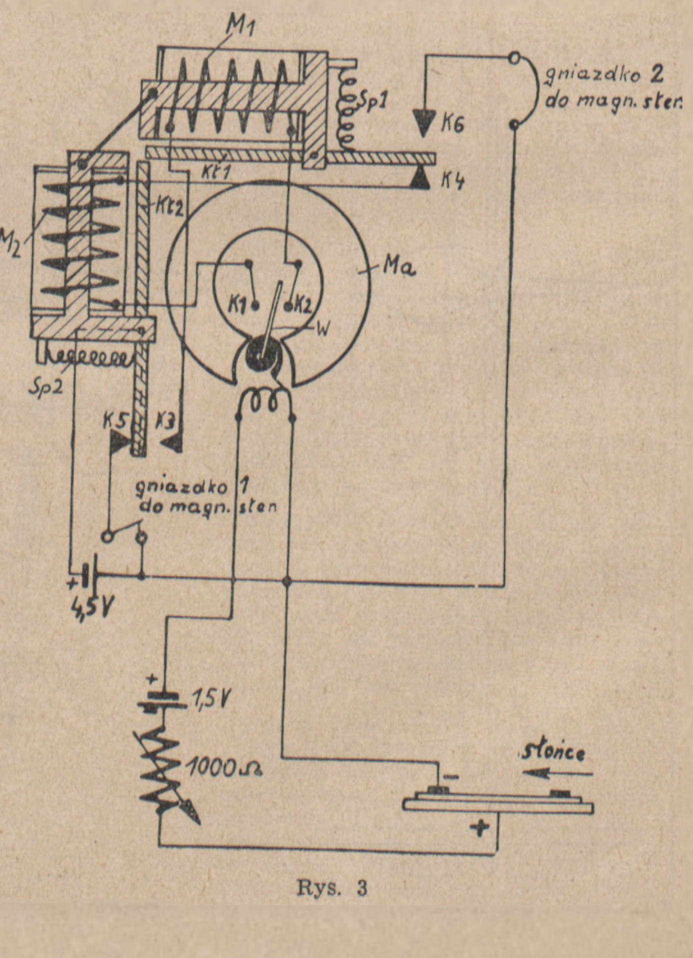
Aby móc sterować, trzeba prąd ten zneutralizować. Stosujemy w tym celu kompensator. który składa się z małej baterii o napięciu 1,5 V oraz opór zmienny 1 000 Omów (potencjometr). Bateria leży w obwodzie komórki światłoczułej i jest tak połączona, aby napięcie jej działało odwrotnie do napięcia komórki. W ten sposób powstrzymamy prąd fotoelektryczny przed słonecznym oświetleniem powierzchni światłoczułej. Potencjometr powinien być tak nastawiony, żeby w locie po kursie prąd fotoelektryczny był prawie równy zeru, natomiast przy zboczeniu z kierunku wskazówka powinna uderzyć w kontakt.

Na rysunku 2 przedstawiona jest jedna z możliwości połączenia kompensatora, druga możliwość widoczna jest na schemacie połączenia mechanizmu sterowego (rys. 3).

Mechanizm sterowania światłem, zbudowany według wyżej opisanego uproszczonego schematu, działałby jednak zawodnie, ze względu na stosunkowo silny prąd płynący poprzez czuły kontakt przekaźnika. Następstwem tego byłoby stałe stapianie się kontaktów. Natomiast bardzo aktualne jest zastosowanie w przekaźniku nie jednego lecz dwóch kontaktów. Ilość wytworzonego prądu fotoelektrycznego decyduje wtedy o odpowiednim rozstawieniu ich na skali przekaźnika. Zamykanie lub przerywanie obwodu magnesu sterowego odbywałoby się teraz poprzez dwa dalsze elektromagnesy M1 i M2. Odpowiednie ustawienie tych magnesów daje możność wzajemnego kierowania się ich kotwic, co sprawę nader komplikuje i wymaga dokładnego wyregulowania kontaktów K3, K4, K5 i K6.

Na rysunku 3 widzimy dwa gniazdka 1 i 2, są one przewidziane na wtyczki magnesu sterowego. Różnią się one tym, iż końce ich znajdują się odwrotnie pod prądem, tzn. gdy połączenie 1 zamyka obwód magnesu sterowego, wtenczas połączenie 2 otwiera go. Całkowity ciężar mechanizmu sterowania światłem może z łatwością unieść model o rozpiętości około 2 m.

J. M.



Rys. 3

MODELE XIV OGÓLNOPOLSKICH

Czternaste Ogólnopolskie mamy już poza sobą. Dziś warto dokonać przeglądu naszych rocznych osiągnięć w dziedzinie małego lotnictwa.

Coraz gęściejsza sieć modelarni lotniczych, wyjście LL w teren i wciągnięcie do pracy lotniczej młodzieży wiejskiej — wszystko to pozwala przypuszczać, że na froncie ilościowym modelarstwa polskiego rychło osiągniemy imponujące wyniki. A jak wygląda druga strona małego lotnictwa — jego stan jakościowy?

Wyniki ostatnich zawodów krakowskich, a może nawet nie tyle wyniki, ile ogólny ich przebieg wskazują na wysoce radosny objaw coraz wyraźniejszego wyrównywania się poziomu drużyn. Twierdzenie niektórych, że zwycięski zespół (Kielce) wyprzedził o rok i więcej pozostałe drużyny, wydaje się być przesadzone. Zresztą najlepszą odpowiedź na to otrzymamy za rok, na XV Zawodach.

* * *

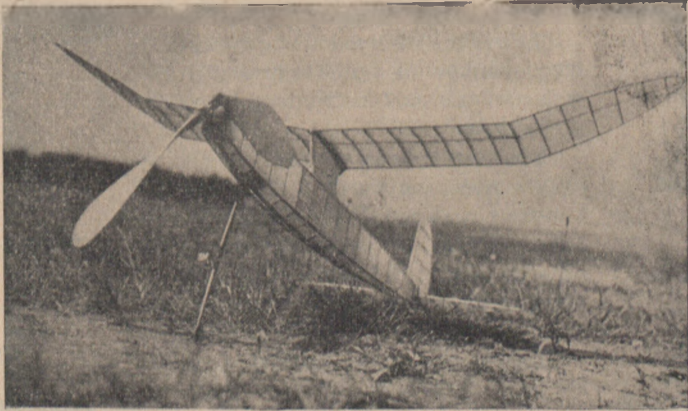
Tegoroczna rewia modelarstwa polskiego zwracała uwagę dużą ilością ciekawych, a co najważniejsze starannie wykonanych i... latających modeli.

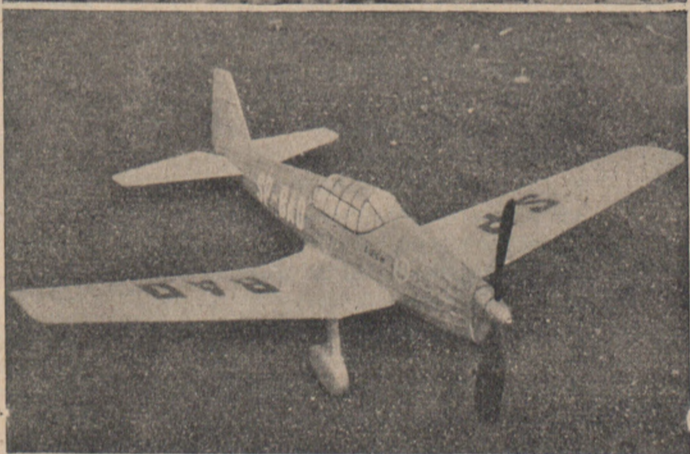
Ogółem startowały 164 modele, w tym 13 zgłoszonych poza konkursem.

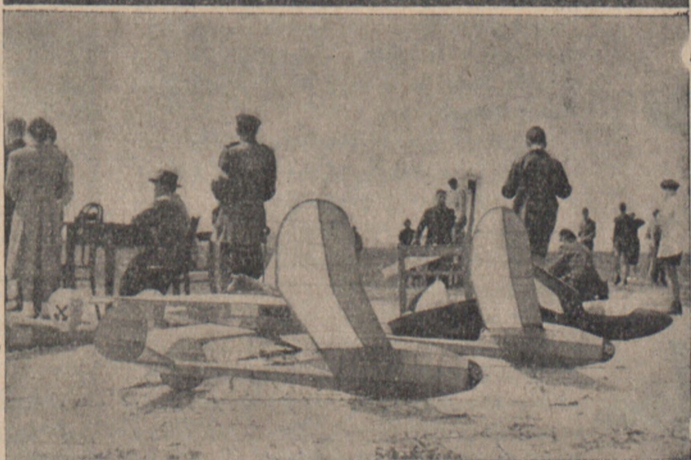
Jakie to były modele? Spróbuję w pobieżnym skrócie podać poszczególne, zarówno typowe jak i charakterystyczne konstrukcje, których analiza może wskazać właściwe drogi, jakimi powinien kroczyć dalszy rozwój jakościowy naszego małego lotnictwa. Chciałbym dodać i przypomnieć, że minione zawody, to doskonały temat do rzeczowej dyskusji.

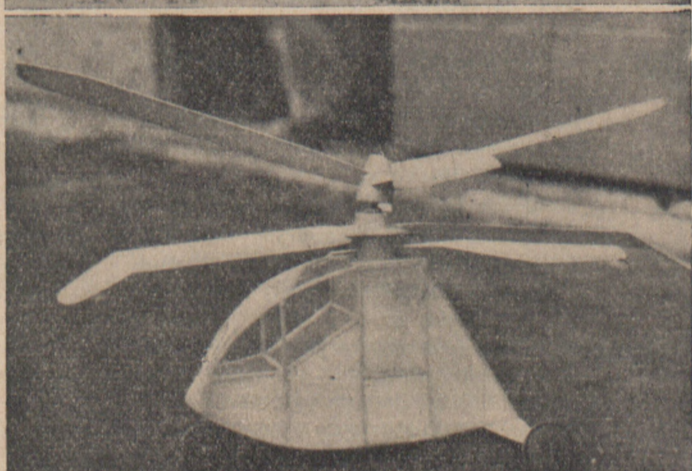
Dla oszczędności miejsca opisy sylwetek modeli podaję według klucza:

A — rozpiętość skrzydeł; B — długość kadłuba; C — powierzchnia nośna; D — ciężar; E — silnik (pojemność); F — podgięcie „V"; G — średnica śmigła; H — Strzała skrzydła; I — przekrój kadłuba; J — odległość od nosa modelu do krawędzi natarcia skrzydła; K — głębokość płata przy kadłubie; L — głębokość płata przy kadłubie; L — głębokość płata na końcach; Ł — odległość pomiędzy skrzydłem a statecznikiem poziomym; M — głębokość statecznika poziomego; N — wysokość statecznika pionowego; O — rozpiętość statecznika poziomego; P — profil skrzydła; R — profil statecznika poziomego; S — mechanizacja; T — materiał; U — wysokość baldachimu (mierzona od osi).









MODELE SZKOLNE

W tej kategorii startowało 25 modeli szybowców i 13 z napędem gumowym.

MODELE SZYBOWCÓW FAI

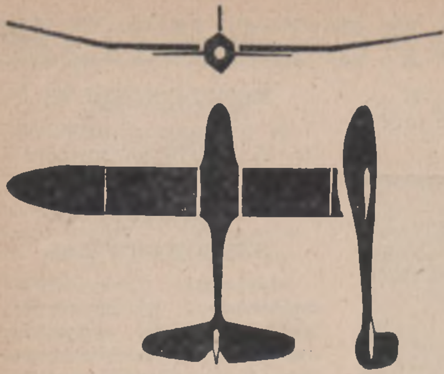
Startowało 31 modeli amatorów i 9 instruktorskich. Przede wszystkim należy stwierdzić bezstronnie, że takiego pokazu szybowców trudno byłoby szukać za granicą. Nasi modelarze zwracają dużą uwagę nie tylko na zalety lotne modelu, ale również na ich kształty i wykonanie, a więc na to, co się nazywa klasą. Duża rozpiętość skrzydeł (przeciętnie 2—2,5 — 3 m), eliptyczne podgięcie skrzydeł „V", profile wypróbowane, najczęściej Eiffel 400 lub GP-5 zwichrzone na końcach, kadłub skorupowy lub inny starannie sprofilowany oraz stateczniki poziome nośne — to typowy schemat dzisiejszego modelu polskiego szybowca. Takim jest również historyczny WN-104 „Zew" instr. W. Niestoja (Kielce). I jeżeli można modelom tym coś zarzucić, to chyba jedynie zbyt małą „mechanizację". Mam na myśli przede wszytkim wyłącznik czasowy, uniemożliwiający ucieczkę modelu, a więc podnoszący znacznie szanse zawodnika oraz tzw. „autopilota"—ruchomą lotkę, automatycznie wychylaną po odczepieniu się szybowca z holu. Trzeba przyznać, że autopilot nie jest jeszcze całkowicie opanowany przez ogół naszych modelarzy i wielu nie korzystało z niego, mimo że mieli urządzenie wbudowane w modele.

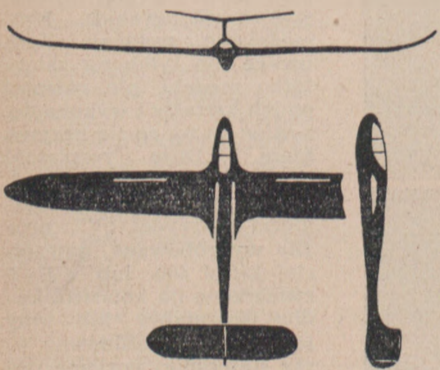
Zapytani o powód, twierdzili, że tak bezpieczniej...

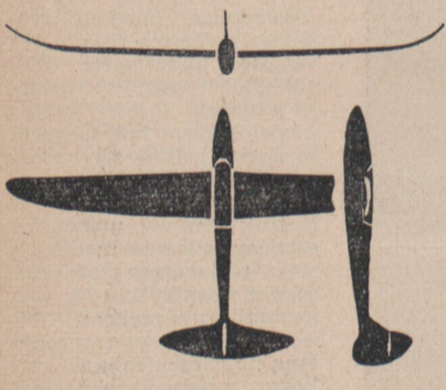
W wyłączniki czasowe były zaopatrzone modele instruktorów Jana Burego z Poznania i Kazimierza Strycharskiego z Chrzanowa, nastawiane zasadniczo na 8 — 16 — 24 minuty lotu i włączające hamulce lub klapy. Wśród pozosta-

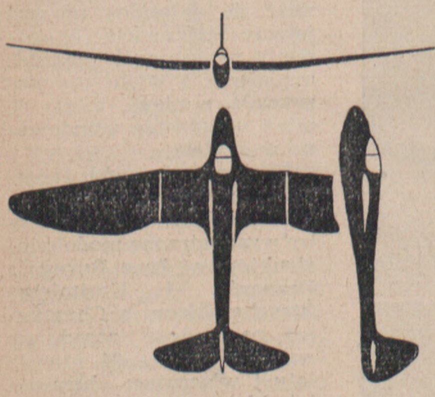
Na zdjęciach — od góry: 1. Model z napędem gumowym WN-109 konstr. W. Niestoj — Radom. Opis w poprzednich n-rach SiM-u. 2. Model redukcyjno-latający. konstr. Luisa Degler— Poznań. 3. Modele szybowców „Górnik". konstr. Stanisław Tytko — Pszów. 4. Model helikoptera. konst. Julian Podłuski — Gdańsk.

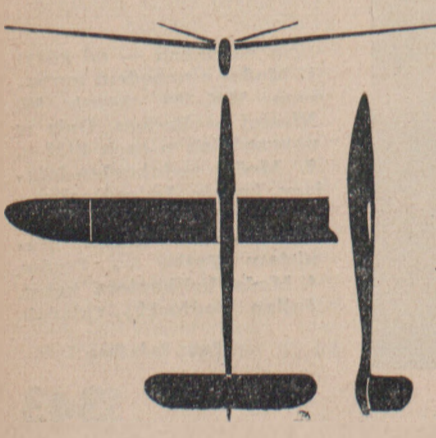
Foto: Red. Czas. Lotn.











łych ciekawszych modeli zwracał uwagę szybowiec dwukadłubowy, zwany popularnie „ramą“, amatora S. Kalabińskiego z Kielc, który miał loty ponad 360 sekund.

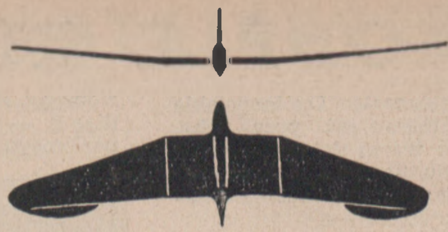
MODELE O NAPĘDZIE GUMOWYM FAI

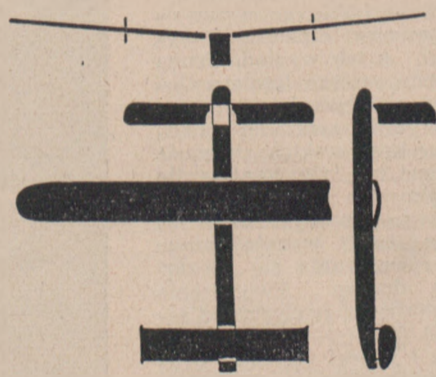
Startowało 188 modeli amatorów i przodowników (w tym 7 zgłoszonych na wykonanie) oraz 7 instruktorskich (1 na wykonanie).

Charakterystyczną cechą tegorocznych startów gumówek (tak zresztą jak i modeli o napędzie spalinowym) było to, że modele te wreszcie zaczęły naprawdę latać. Tłumaczy się to niewątpliwie zwiększonym zainteresowaniem napędem gumowym wśród modelarzy (duża stosunkowo ilość zgłoszeń), szczególnie w porównaniu z latami ubiegłymi. Spośród tych modeli wyróżniała się dodatnio gumówka instruktora Władysława Niestoja (Kielce). Należy wiedzieć, że Niestoj nie szuka po omacku jakichkolwiek cudownych, od razu doskonałych rozwiązań, jakichś „Arystokratów“ z Aeromodellera, ale stopniowo ulepsza poprzednio budowane typy. Ma własny styl pracy. Tegoroczna gumówka różniła się od rekordówki ubiegłego roku jedynie wysokim umieszczeniem skrzydła (parasol) oraz niewiele zmienionymi powierzchniami stateczników. Reszta części pozostała bez zmian. Model WN-108 zaginął w drugim starcie po kilkunastominutowym locie i dotychczas nie został jeszcze odnaleziony. Podobną metodą pracują zresztą instr. S. Wosik, B. Degler i niewielu innych.

Dużą przeszkodą w osiągnięciu ciekawych wyników był i jest brak dobrej gumy. Ponieważ problem ten może być rozwiązany dopiero za lat parę, gdy nasi młodzi specjaliści chemicy i przemysł nabiorą odpowiedniego doświadczenia (produkcja gumy modelarskiej jest bodajże jednym z najtrudniejszych działów wytwórczości przemysłu chemicznego), należy w międzyczasie poszukać innych doraźnych środków zaradczych. Modelarze radzieccy stosują w takich wypadkach odpowiednie przekładnie i osiągają wyniki wcale nie gorsze od tych, jakie ma zagranica latająca na gumie katonowskiej. Na zawodach krakowskich jedynie W. Drogomirecki (Kielce) użył w swojej gumówce (guma krajowa) tylnej przekładni trybowej. Przeciętny czas lotu tego modelu wynosił około 100 sekund. Tylną przekładnię trybową miał również w swoim modelu instr. Żurad z Krakowa (nie zauważyłem niestety jakiej używał gumy).

Szczególną uwagę zwracał brak wprawy w oblatywaniu i wypuszczaniu modeli. Było to powodem niejednej ciężkiej kraksy. Sytuację pogarszała





NA RYSUNKACH OD GÓRY:

Lewy rząd

1. Model szybowca TST-49, konstr. K. Strycharski — Chrzanów. A — 2 500 mmł B — 1 440 mm; C (skrzydeł) — 48 dcm^2; F — 15°; K — 250; M — 200; N — 150; O — 600; P — St. Ae-107 a; R — symetr. 10%; S — autopilot, klapa hamująca; T — krajowe.

2. Model szybowca „Bejot 200“, konstruktor J. Bury — Poznań. A — 3 000 mm; B — 1 550 mm; C (skrzydeł) — 73 dcm^2; F — 10%; I — 80 × 140 (elipsa); J — 320; K — 330; L — 190; Ł 700; M — 220; N — 190; O — 1 000; P — GP.5; R — płasko-wypukły; S — autopilot, hamulce; T — balsa.

3. Model szybowca, konstr. J. Łaski — Łódź. A — 2 300 mm; F — 9%; I — 80 × 140 (elipsa); J — 320; K—225; L — 130; Ł — 530; M — 160; N — 160 + 120; O — 700; P — N. 16; R — symetr.; T — balsa.

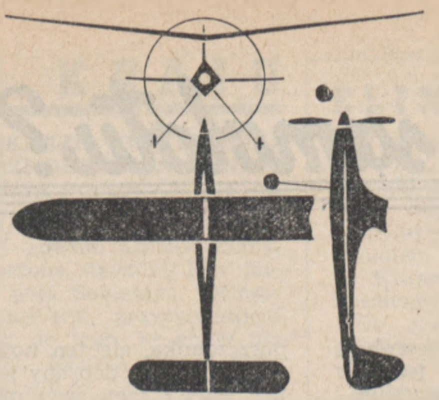
4. Model szybowca, konstr. H. Specht — Bydgoszcz. A — 2 200 mm; D — 1 200 g; H — 90; J — 390; K—200; L — 90; Ł — 500; M — 190; N — 260; O — 580; T — balsa.

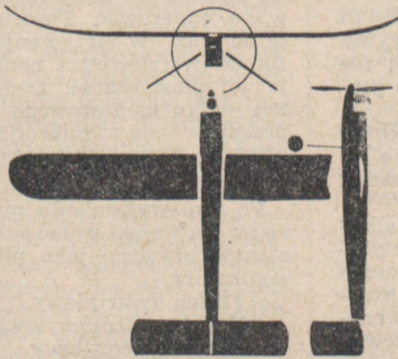
5. Czeski szybowiec konstr. J. Trnka — Praha.

Prawy rząd

1. Model bezogonowy, konstr. S. Bombol — Wrocław. A — 1 500 mm; B — 490; D — 550 g; F — 1°; H — 250; I — 60 × 130; K — 250; L — 130; N — 200; P — Goett. 549 + samostat.

2. Model ornitoptera, konstr. S. Maleczek — Bytom. A — 620 mm; B — 520; D — 65 g; F — 8%; K — 95; N — 2 × 60; O — 286; P — RAF 32; R — Cl. Y.; S — skrzydełka ruchome, długość 300, głębokość 45 mm; T—balsa.





NA RYSUNKACH OD GÓRY:

Lewy rząd

1. Model o napędzie gumowym JM - 4, konstr. J. Michalski — Grudziądz: A — 1 118 mm; D — 240 g; E — 95 g gumy; F — 13%; G — 440; J — 370; K — 130; Ł — 360; M — 120; N — 180; O —500; P — GP.5; S — wolny bieg; R — nośny; T — balsa; U—120.

2. Model silnikowy, konstr. S. Trębacz — Chrzanów. A — 1 400 mm; E — Atom; F — 10%; J — 250; K — 200; Ł — 520; M — 150; N — motylkowy; O—500; P — NACA N 60; R — symetr.

Prawy rząd

1. Model silnikowy, konstr. S. Maleczek — Bytom. A — 1 230 mm; B — 830; D — 370 g; E — Super Atom; F — 100; I — 40 × 70 (elipsa); J — 130; K — 155; M — 100; N — 220; O — 540; R — symetr.; T — balsa; U — 210; oś śmigła minus 12°.

2. Model silnikowy WN-108, konstr. W. Niestoj — Kielce. A — 1 040 mm; B — 740; C — 23,5 dcm²; D — 320 g; E — Super Atom; I — 32 cm²; P — NACA 6409; R — nośny; T — balsa + sosna.

3. Model silnikowy, konstr. S. Wosik — Łódź. A — 1 400 mm; E—WOKAS 2,3 cm³; F — 13 %; J — 80; K — 170; Ł — 440; M — 100; N — 130; O — 420; P — własny; R — symetr.; T — balsa; U — 130.

4. Model silnikowy, konstr. J. Tomaszewski — Poznań. A — 1 180 mm; E-Sim-2; F — 14%; G — 280, laminarne; H — 100; J — 120; K — 180; L — 80; Ł — 370; M — 110; O — 450; T — balsa.

5. Czeski szybowiec — konstr. Milan Protze.

jeszcze tegoroczna moda na jednokołowe podwozia, wymagająca przecież pewnego doświadczenia. Moim zdaniem, naukę biegania powinna poprzedzać nauka chodzenia.

MODELE Z NAPĘDEM SILNIKOWYM FAI

Startowało 14 modeli amatorów i 6 instruktorskich. O modelach tej kategorii można powtórzyć to, co było powiedziane przy gumówkach. Coraz większa ilość modeli, coraz lepsze wyniki lotów, no i — wyraźny brak wprawy w obsłudze silników i starcie. Konstrukcyjnie przeważały parasole, wobec których musiał skapitulować nawet **legendarny** „Pelikan" instr. B. Deglera (Poznań). Jedyną spalinówką, która posiadała wyłącznik czasowy ze spadochronem był model konstrukcji instr. J. Tomaszewskiego (Poznań). Wśród wciąż jeszcze przeważających ilościowo czeskich „Atomów" można było zauważyć cztery (ilościowo było ich więcej) nowe konstrukcje silniczków krajowych: SiM-2 Ołdachowskiego z Warszawy, WOKAS — K. Wodniczka, silnik Goluby z Poznania oraz 5 cm³ RT-1 Tadeusza Ratyńskiego z Radomia. Poza tym był, jak zawsze niezawodny, silnik Górskiego. Obecny na zawodach konstruktor silnika SiM-2 obiecał dać naszym modelarzom nowe, ulepszone i tańsze źródła napędu.

MODELE SPECJALNE

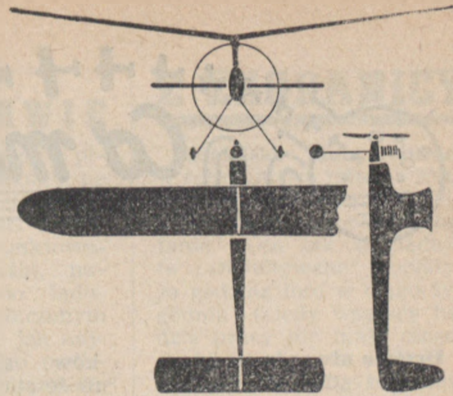
Startowały 4 modele amatorów i 2 instruktorów. Najciekawszym był niewątpliwie model ornitoptera instr. Maleczka (Bytom) oraz helikoptera — Podłuskiego (Gdańsk).

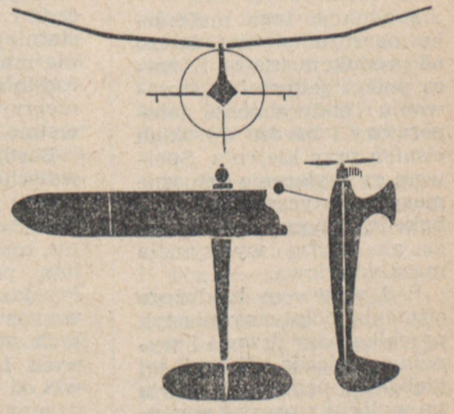
Jedyny na zawodach bezogonowy model szybowca Stefana Bombola z Wrocławia wykonywał poprawne, regularne loty. Rozwiązanie konstrukcyjne i układ aerodynamiczny tego modelu sprawiał wrażenie, że konstruktor jest na dobrej drodze i w przyszłości pokaże nowe, jeszcze lepsze osiągnięcia.

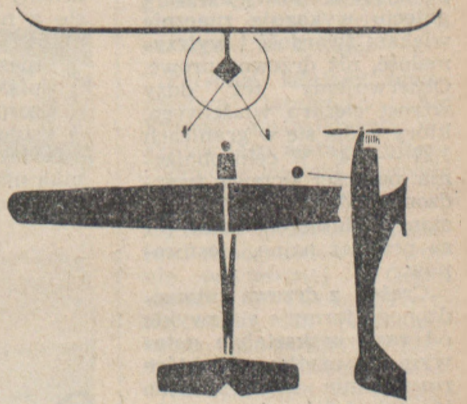
Na zakończenie pozostały do omówienia modele gości — Czechów. Były to cztery szybowce. Przywiezione modele zwracały uwagę starannością wykonania. Profile ich skrzydeł — „ptasie", mocno wklęsłe.

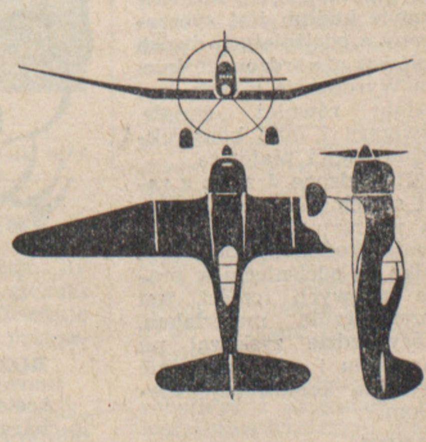
Reasumując powyższy przegląd modeli XIV zawodów chciałbym jeszcze raz podkreślić potrzebę: **zwiększenia mechanizacji modeli** w ogóle, a szybowców i spalinówek w szczególności oraz **lepszego opanowania techniki startów i regulacji** wszystkich modeli bez wyjątków. Uważam, że ten ostatni warunek spełniają dostatecznie dotychczas jedynie modelarze zespołu kieleckiego (czy to aby nie było głównym powodem dwukrotnego zdobycia przez nich mistrzostwa drużynowego Polski i—Pucharu Lotnika.

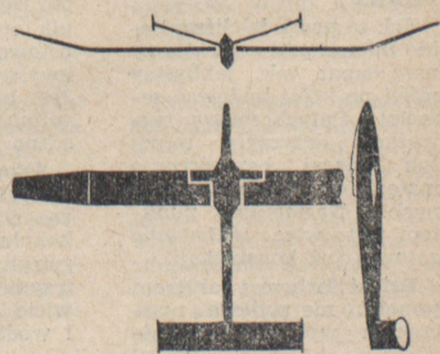
Janusz. M. Wojciechowski











Co ma chemik do samolotu?

LECH ZAKRZEWSKI

VI

Drzewo utwardzone nazywane też „Compreg", „Duramold", „Lignofol".

Produkcja tego materiału nie różni się zasadniczo od produkcji sklejki. Różnica polega jedynie na stosowaniu podwyższonej temperatury i bardzo wysokich ciśnień przy klejeniu. Spoiwem są wyłącznie sztuczne masy plastyczne, głównie bakelit, czasem dosyć droga, ale bardzo wytrzymała masa winylowa.

Pod wpływem b. dużego ciśnienia półpłynny plastyk przenika pory drzewa i wypełnia je ściśle. Z racji tej głębokiej penetracji płyta po wyjęciu z prasy i wystygnięciu wykazuje znacznie większą twardość i wytrzymałość, niż drzewo surowe. Obserwujemy też duży wzrost ciężaru właściwego, który waha się w granicach 1,27 — 1,4. W celu obniżenia palności drzewa twardzonego dodaje się do substancji klejących, które też są przecież palne, fosforanów.

Części z drzewa utwardzonego formuje się zwykle od razu w kształcie gotowym do użytku. Niektóre rozwiązania konstrukcyjne idą tak daleko, że np. cały prawie kadłub jest sporządzony z odciśniętych dwóch połówek utwardzonego drzewa. Wyrabia się z tego materiału również śmigła, dźwigary i inne konstrukcyjne części płatowca.

Utwardzone drzewo z racji swych zalet, jak b. duża wytrzymałość oraz łatwość produkcji, polegająca tylko na odciśnięciu w prasie gotowych części, jest bezsprzecznie materiałem, który będzie zyskiwał na znaczeniu i może stanowić poważną konkurencję metalom.

FARBY

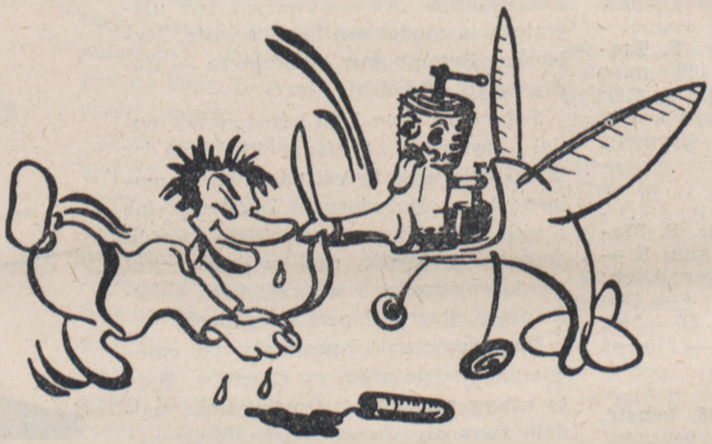
Jak to powiedzieliśmy sobie na wstępie, rozwijamy nasz temat tak, jakbyśmy mieli po kolei budować samolot. Dotychczasowe rozważania dotyczyły mniej lub więcej bezpośrednio materiałów konstrukcyjnych. Następnym punktem jest więc malowanie gotowej już konstrukcji.

Dzięki farbom i lakierom samolot nie podlega niszczącym wpływom czynników atmosferycznych i może stać miesiącami na otwartym powietrzu, jak to często bywało podczas ostatniej wojny. Odpowiednie malowanie chroniło też często maszyny przed okiem nieprzyjacielskiego obserwatora.

Bardzo popularne i powszechnie stosowane farby, oparte na pokoście, mają w lotnictwie małe zastosowanie, opis więc tych materiałów pominiemy zupełnie. Przejdziemy od razu do nowoczesnych lakierów, opartych na masach plastycznych. Lakier taki, niezależnie od tego, z jakich wyjdziemy surowców, składa się z następujących składników:

- masa plastyczna,
- plastyfikator,
- rozpuszczalnik,
- substancja barwiąca.

Dodatek ostatniego składnika nie jest konieczny, jeśli lakier ma być bezbarwny.



Eter pomaga do zapuszczenia silnika

ROZPUSZCZALNIKI

Aceton CH_3COCH_3. Ciecz o charakterystycznej woni, bardzo dobry rozpuszczalnik otrzymywany z kwasu octowego poprzez sól tego kwasu — octan wapnia. Jest bardzo lotny i lakiery rozpuszczone w acetonie schną szybko.

Alkohol metylowy — CH_3OH. Ciecz podobna z zapachu do zwykłego alkoholu, zwana jest także spirytusem drzewnym. Otrzymuje się metodą całkowicie syntetyczną z węgla i wodoru lub w mniejszej ilości przy suchej destylacji drzewa. Jest to jeden z najtańszych rozpuszczalników.

Alkohol etylowy C_2H_5OH —czyli zwykły spirytus. Jest również tani, ale nie rozpuszcza wielu mas plastycznych.

Eter (etylowy) —$(C_2H_5)_2O$ ciecz b. lotna stosowana jako dodatek do mieszanek rozpuszczających.

Niektóre estry alkoholu etylowego i metylowego (ester — połączenie chemiczne alkoholu z kwasem) są świetnymi rozpuszczalnikami. Ponieważ są dosyć drogie, używa się ich tylko jako dodatku.

Benzyna oraz **benzen** b. tanie rozpuszczalniki, ponieważ jednak nie rozpuszczają wielu pospolitych w lakiernictwie mas, używalność ich jest ograniczona.

Plastyfikatory albo zmiękczacze. Są nieodzownym składnikiem wszystkich lakierów, opartych na masach plastycznych. Ponieważ rola tego składnika jest ważna, a jednocześnie nie tak oczywista, jak rola np. rozpuszczalnika, poświęcimy kilka słów na omówienie. Jeśli rozpuścimy octan cellulozy w rozpuszczalniku (np. w acetonie) i pokryjemy tym roztworem jakiś przedmiot, to otrzymamy powłokę początkowo plastyczną, później stopniowo w miarę odparowywania rozpuszczalnika coraz bardziej kruchą i twardą. Aby temu zapobiec, dodajemy do acetonu innego rozpuszczalnika, ale ten nowy rozpuszczalnik dobrany jest tak, żeby z racji swej małej lotności nie mógł całkowicie odparować. Pozostaje on więc w otrzymanym filmie (warstewce) i nadaje jej plastyczność. Dodatek olejku kamforowego w przepisie na mikrofilm (SiM Nr 14 br.) to właśnie plastyfikator.

Po tym wyjaśnieniu możemy już śmiało podać substancje używane jako plastyfikatory.

- Ftalan dwuetylowy
- Fosforan trójfenylowy
- Alkohol benzylowy
- Kamfora
- Olej rycynowy

Substancje barwiące. Są to ciała stałe, pochodzenia przeważnie nieorganicznego. Dodane do masy lakierowej w formie doskonale zmielonego proszku, zawieszają się w niej, dając lakier zabarwiony.

Oto parę przykładów tych substancji:

Wzór	Nazwa handlowa, barwa
Ba SO	Biel barowa
$PbCrO_4$	Żółcień chromowa
Pb_3O_4	Minia (czerwona)
Ng S	Cynober (czerw.)
C	Węgiel (sadze)

t. zw. farbę srebrną uzyskuje się przez użycie b. drobno sproszkowanego glinu.

MASY PLASTYCZNE

Nitrocelluloza. Czystą cellulozę otrzymuje się z drzewa. Jest to związek wielkocząsteczkowy, więc jak gdyby gotowa, czyli spolimeryzowana już masa. Włókna bawełny, papier, wata, to substancje składające się prawie wyłącznie z cellulozy.

Gdy na możliwie czystą cellulozę działać będziemy mieszaniną kwasu azotowego — HNO_3 i siarkowego — H_2SO_4 (tzw. mieszanina nitrująca), otrzymamy w wyniku chemicznej reakcji nitrocellulozę. Jest to też związek wielkocząsteczkowy; budowa jego pod wpływem nitrowania nie zmieniła się, grupy nitrowe zastąpiły tylko grupy wodorotlenowe, występujące w cellulozie.

(c. d. n.)

Z KRAJU

LEKARZE OFICERSKIEJ SZKOŁY LOTNICTWA NIOSĄ POMOC CHŁOPOM

W środku pagórkowatych równin Lubelszczyzny, otoczona stawami, leży duża wieś Sobieszyn. Mieszkańcy wsi przyzwyczajeni byli do tego, że nigdy nie mieli lekarza ani w swej wsi, ani w najbliższej okolicy. Kiedy zachodziła konieczność, musiano wyjeżdżać do najbliższego lekarza, mieszkającego o 15 km. Nie wszyscy też mieli możność opłacenia wizyty.

Przed kilku dniami w ramach współpracy Klubu Oficerskiego z okoliczną ludnością udała się do Sobieszyna ekipa lekarska Oficerskiej Szkoły Lotnictwa.

Kiedy lekarze wojskowi przybyli na wieś, zostali powitani przez gromadkę kobiet i dzieci, które nie wierzyły, że pomoc lekarską można udzielić bezinteresownie.

Jak Sobieszyn Sobieszynem, nie było jeszcze takiego wypadku, aby za poradę lekarską nic nie płacono, i dlatego patrzono podejrzliwie na przybyłych.

Urządzono pośpiesznie gabinet i zaczęto przyjmować pacjentów. Pilnie pracował dentysta por. Köchlefeld. Powiększała się wciąż ilość kobiet, dzieci i mężczyzn, którym udzielili porad mjr Nirski i por. Wasilewski. Dzielnie pracowała lekarz-ginekolog ob. Wasilewska. Ogółem udzielono pomocy 140 osobom, obiecując jeszcze niejednokrotnie powrócić w zwiększonym składzie osobowym.

Wyjeżdżających żegnali wzruszeni mieszkańcy Sobieszyna, prosząc o jak najszybszy powrót.

★

Jedenaście najlepszych aeroklubów, które przodują w wykonaniu planu lotów szybowcowych, otrzymało przydział szybowców typu „Salamandra". Norma eksploatacyjna „Salamandry" wynosi na rok bieżący 250 startów. Przydział tych szybowców wpłynie bez wątpienia na podniesienie poziomu latania w aeroklubach oraz ułatwi wykonanie planu lotów.

Miejski obwód LL w Sosnowcu liczy około 14 000 członków i 37 kół. Na terenie miasta istnieją 3 modelarnie.

Obwód LL w powiecie Będzin posiada około 10 000 członków, 33 koła LL oraz 4 modelarnie na swoim terenie.

ELIMINACJE W WARSZAWIE

W piątek 8 bm. po południu Aeroklub Warszawski przeprowadził Zawody Silnikowe Juniorów, które były eliminacją przed I Zlotem Gwiaździstym i X Krajowymi Zawodami Lotniczymi.

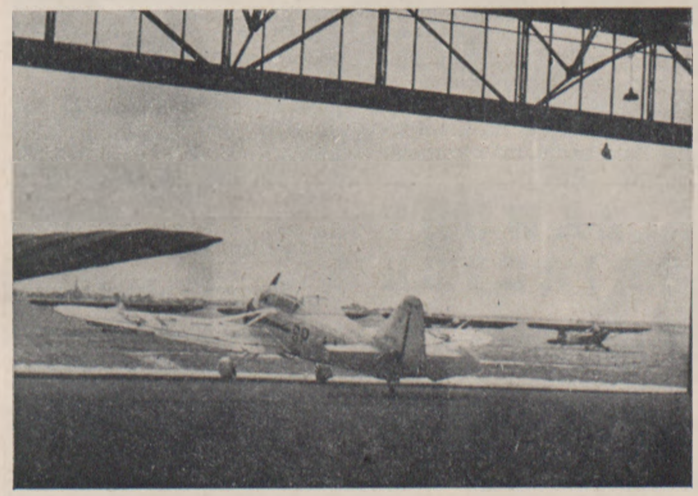
Do zawodów stanęło 16 pilotów-juniorów. Przeprowadzono trzy konkurencje: 1. lądowanie polowe w prostokącie, 2. lądowanie na punkt, połączone z uprzednim wykonaniem trzech ósemek w powietrzu, 3. przelot po trasie trójkąta połączony ze zrzuceniem meldunków w terminie.

Pierwsza konkurencja polegała na umiejętności lądowania w jak najmniejszym prostokącie. Najlepszy wynik uzyskał w niej pil. Janusz Stanisławski, który potrafił wylądować na 40 metrach. Na drugim miejscu uplasował się pil. Wasilewski — 56,5 m.

W drugiej konkurencji, tj. w lądowaniu na punkt, piloci mieli za zadanie: po starcie i uzyskaniu odpowiedniej wysokości wykonać trzy ósemki (punktowana technika pilotażu), następnie podejść do lądowania i na wyłączonym silniku wylądować jak najbliżej wyznaczonego punktu. Najlepszym okazał się znów pil. Janusz Stanisławski — wynik 1,70 m. Drugie miejsce uzyskał, wyszkolony w ubiegłym roku przez „SP", pil. Moldenhauer.

Po wykonaniu ostatniego zadania Komisja Sportowa dokonała obliczenia punktów.

W ogólnej punktacji pierwsze miejsce zajął pil. Stanisławski — 657 pkt., drugie pil. Moldenhauer — 570 pkt., trzecie pil. Ślusarczyk — 568 pkt. Piloci ci będą reprezentować Aeroklub Warszawski w I Zlocie Gwiaździstym.



Na lotnisku Aeroklubu Warszawskiego

Foto: WAF

Delegacja ARP odleciała do Moskwy

Dnia 7 bm. Ambasada Radziecka w Warszawie przekazała do ARP pismo następującej treści:

„Do Prezesa Zarządu Aeroklubu Rzeczypospolitej Polskiej.

Obywatelu Prezesie!

Zarząd Centralnego Aeroklubu ZSRR im. Walerego Pawłowicza Czkałowa ma zaszczyt zaprosić w charakterze gości dwu przedstawicieli Waszego Aeroklubu na narodowe święto, Dzień Lotnictwa, które odbędzie się 17 lipca br. na lotnisku pod Moskwą.

Od chwili przybycia na święto Wasi dwaj przedstawiciele będą naszymi gośćmi.

Korzystam z okazji, by wyrazić Wam mój głęboki szacunek i z góry dziękuję za przyjęcie naszej przyjacielskiej propozycji

B. Smirnow

Zastępca Prezesa Zarządu Centralnego Aeroklubu ZSRR im. W. P. Czkałowa".

Zarząd ARP wydelegował na Święto Radzieckie Lotnictwa Sekretarza Generalnego ARP, mjr. Janusza Przymanowskiego, oraz zasłużonego działacza lotniczego, Wiceprezydenta FAI, prof. Włodzimierza Humena.

Dnia 16 bm. o godzinie 10.45 delegacja ARP wystartowała z Okęcia do Moskwy.

Z ZAGRANICY

Angielski klub lotniczy w robotniczym mieście Nottingham reklamuje się znaczną zniżką opłat za latanie. Oto jak wyglądają te „zredukowane" opłaty: za godzinę lotu w ciągu tygodnia (kiedy wszyscy ludzie pracy nie mają czasu) — 2,5 funta, w soboty i święta — 3 funty.

W jaki sposób może latać młody robotnik, technik czy praktykant, którego zarobki miesięczne nie dochodzą do 15 funtów? O uczniach szkół wyższych i średnich nie ma nawet co mówić...

W ciągu ostatnich 12 miesięcy Anglia dostarczyła monarcho - faszystowskiej armii greckiej 74 myśliwce i bombowce. Zamówienie na 24 samoloty szkolne i 12 transportowców ma być wykonane do końca sierpnia. Forma, w jakiej przejawia się pomoc państw anglosaskich dla zmęczonego wojną narodu greckiego, zasługuje na uwagę.

Personel latający towarzystwa lotniczego „Air France" zastrajkował; na skutek tego zostały unieruchomione lotniska paryskie i lotnisko w Algierze.

Protest przeciwko udziałowi Amerykanów w wojnie powietrznej w Grecji wniósł rząd Demokratycznej Grecji za pośrednictwem agencji Elefteri Ellada. Jak stwierdzono, w każdym samolocie bombardującym niewinną ludność pełni służbę dwóch lotników: jeden monarcho - faszysta grecki i jeden Amerykanin.

Liczny udział lotników amerykańskich jest następstwem wielkich strat, jakie wyrządziła lotnictwu „rządu" ateńskiego obrona przeciwlotnicza armii demokratycznej, oraz wynika z tego, że faszystowscy lotnicy greccy niechętnie biorą udział w operacjach bojowych.

W Hawanie zastrajkowali robotnicy i urzędnicy towarzystwa lotniczego „Panamerican World Airways", żądając podwyżki płac. Strajk ogarnął ponad 1 000 osób.

Dla uczczenia sławnych holenderskich malarzy XVII wieku, holenderskie linie lotnicze KLM nazwały ich imionami dwanaście samolotów pasażerskich. Wewnątrz kabin zawieszono odpowiednie do nazwy samolotu reprodukcje obrazów znakomitych mistrzów pędzla.

„FUTÁR"

Spośród pięciu reprezentantów Ludowych Węgier na Zawodach na Żarze—dwóch, Kornel Nagy i Antal Hepper, startowało na najnowszym węgierskim szybowcu wyczynowym, noszącym dźwięczną nazwę „Futár".

„Futár" w tłumaczeniu na polski oznacza „goniec". I rzeczywiście — szybowiec Heppera był pierwszym gońcem ekip zagranicznych, ciągnących na Żar. Przyholowany prosto z Budapesztu przez „Kanyę", specjalny samolot do holu szybowców lądował na Żarze już 28 maja. Po nim dopiero pojawiły się „Turul", „Kevely" oraz czechosłowacki „Sohaj" i „Lunak"...

„Futár" jest szybowcem nawskroś nowoczesnym. Więc przede wszystkim wyczyny: doskonałość d=33 jest jedną z najwyższych, jaką osiągnęły dotychczas szybowce ortodoksyjne, najmniejsze opadanie 0,67 m/sek przy 80 km/godz zapewnia dobre własności przelotowe „Futára". Hamulce aerodynamiczne ułatwiają przygodne lądowania. Kółko pod kadłubem i składane wzdłuż kadłuba skrzydła i usterzenie głębokości umożliwiają łatwy transport i hangarowanie. Luksusowo wykończona kabina, wyścielana miękkimi poduszkami, z nastawnymi w locie pedałami nie mogła być wygodniejsza i... ładniejsza. Inne drobne szczegóły, jak chowana rurka Pitot'a, gładki jak lustro lakier, komplet narzędzi do demontażu, telefon do samolotu holującego i inne—dopełniają całości.

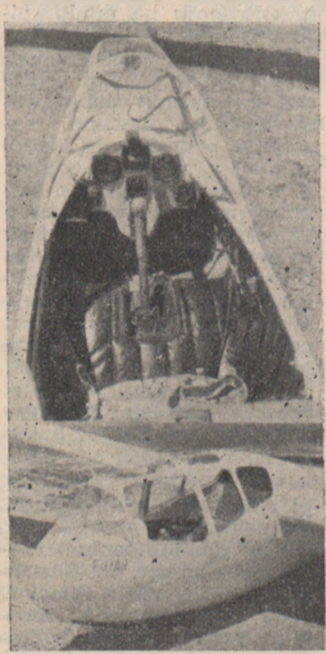


Foto: Witkowski

Przy tym wszystkim „Futár" jest niezwykle lekki, gdyż waży zaledwie 160 kg. Jego ładunek użyteczny równy jest 100 kg, tak że w locie ciężar wynosi 260 kg.

Jak twierdzi ojciec „Futára", inż. Ernö Rubik, który również był na Żarze, nie jest on jednak wolny od wad. Konstruktor wylicza dwie: kiepska widoczność oraz trochę za wysoka minimalna prędkość lotu. Następna wersja — „Superfutár" — ze zmienionym pokryciem kabiny i klapami na skrzydłach — wad tych już mieć nie będzie. Widocznie jednak nie są one zbyt przykre, skoro Adaś Zientek po locie na „Futarze" gratulował inż. Rubikowi udanej konstrukcji...

Jeśli chodzi o wymiary geometryczne „Futára", to są one następujące: rozpiętość 15,8 m, długość 6,5 m, powierzchnia nośna 13,5 m^2.

R. W.

CO CZYTAĆ?

SZYBOWNICTWO—podręcznik instruktora pilota szybowcowego — praca zbiorowa Instytutu Szybownictwa pod redakcją Włodzimierza Humena. Wyd. „Prasa Wojskowa", 1949, str. 386, rys. 180 oraz wiele tablic, cena 640 zł.

Całość opracowana jest przez grupę naszych najlepszych fachowców z dziedziny szybownictwa.

Widzimy tu szereg działów opracowanych na podstawie studiów nad szybownictwem ludowej Polski, jak np. „Taktyka przelotowa" czy „Wykorzystanie biegunowych szybkości w lataniu wyczynowym" — Adama Zientka.

Takie prace, jak rozdział „Metodyka szkolenia szybowcowego" Wł. Humena—są dzisiaj niesłychanie cenne dla nas i stanowią jedyną tego rodzaju pozycję w światowej literaturze lotniczej.

Bardzo ciekawie i przystępnie opracowane są m. in. takie działy, jak omówienie typów szybowcowych czy wykład aerodynamiki i mechaniki lotu — Nowakowskiego.

Książka ta, będąca pierwszorzędną pomocą naukową dla zaawansowanych szybowników, okaże się niewątpliwie jeszcze zbyt trudna dla naszych młodych czytelników.

Trudności te, które znikną w miarę jak będą oni rozszerzali swoje wiadomości o szybownictwie — nie stanowią przeszkody w nabyciu podręcznika, który powinien stać się własnością jak największej liczby miłośników „bezsilnikowego latania".

OSIEMNASTE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH ZSRR

Osiemnaste z kolei, tegoroczne zawody modeli latających odbędą się w dniach od 25 lipca do 5 sierpnia br. pod Moskwą, w miejscowości Silikatnaja. Udział w nich weźmie dwadzieścia zespołów modelarzy z całego kraju. Składy drużyn zostaną ustalone na zawodach republik związkowych w terminie do 15 lipca. Oprócz tych zawodników, w zawodach wezmą dodatkowo udział modelarze, którzy podczas prób osiągali wyniki zbliżone do rekordów związkowych, oraz 30 przodujących instruktorów z instytutów modelarskich.

Liczba zawodników przekroczy 200 osób. Ilość modeli przewidziana jest na ponad 500, w tej liczbie również modele o napędzie odrzutowym i sterowane na odległość.

Zwycięskie zespoły otrzymają nagrody przechodnie: Puchar Wojsk Lotniczych ZSRR, puchar Ministerstwa Oświaty oraz puchar DOSAW.

Oprócz pucharów zwycięskie zespoły otrzymają nagrody pieniężne i dyplomy honorowe DOSAW i Ministertwa Oświaty. Najlepsi modelarze zostaną odznaczeni żetonami: „Mistrz modelarstwa lotniczego na rok 1949" lub „Zwycięzca zawodów".

Oprócz tego zgłoszono cały szereg nagród, a wśród nich imienia: M. Łomonosowa, A. Możajskiego, M. Żukowskiego, K. Ciołkowskiego, A. Popowa, P. Niesterowa i W. Czkałowa za najlepsze osiągnięcia w dziedzinie ornitopterów, modeli redukcyjnych, helikopterów, modeli z napędem odrzutowym, sterowanych na odległość, akrobacyjnych i szybowców. Podczas zawodów zostanie otwarta wielka wystawa modelarska oraz odbędzie się Walny Zjazd Modelarzy. Przewodniczącym zawodów został wybrany generał-lejtnant W. Kłokow.

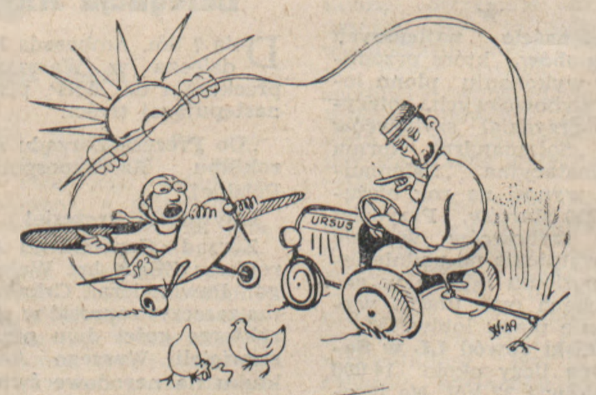
Z OSTATNIEJ CHWILI

„Pegaz" oblatany

Dnia 16 lipca br. o godz. 12^{00} na lotnisku GIL-u został oblatany prototyp motoszybowca „Pegaz".

Oblatania dokonał pil. Br. Żurakowski.

W CZASIE I ZLOTU GWIAŹDZISTEGO



Gospodarzu! Czy daleko do Warszawy?...

Redaktor Naczelny: ALFRED WINDHOLZ, mjr

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej. Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krak. Przedmieście 11/6. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł. Wpłacać czekami na konto PKO 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa

Nr 1208 — Z.G.P.W., Warszawa, ul. Grochowska 194 Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-81449